4

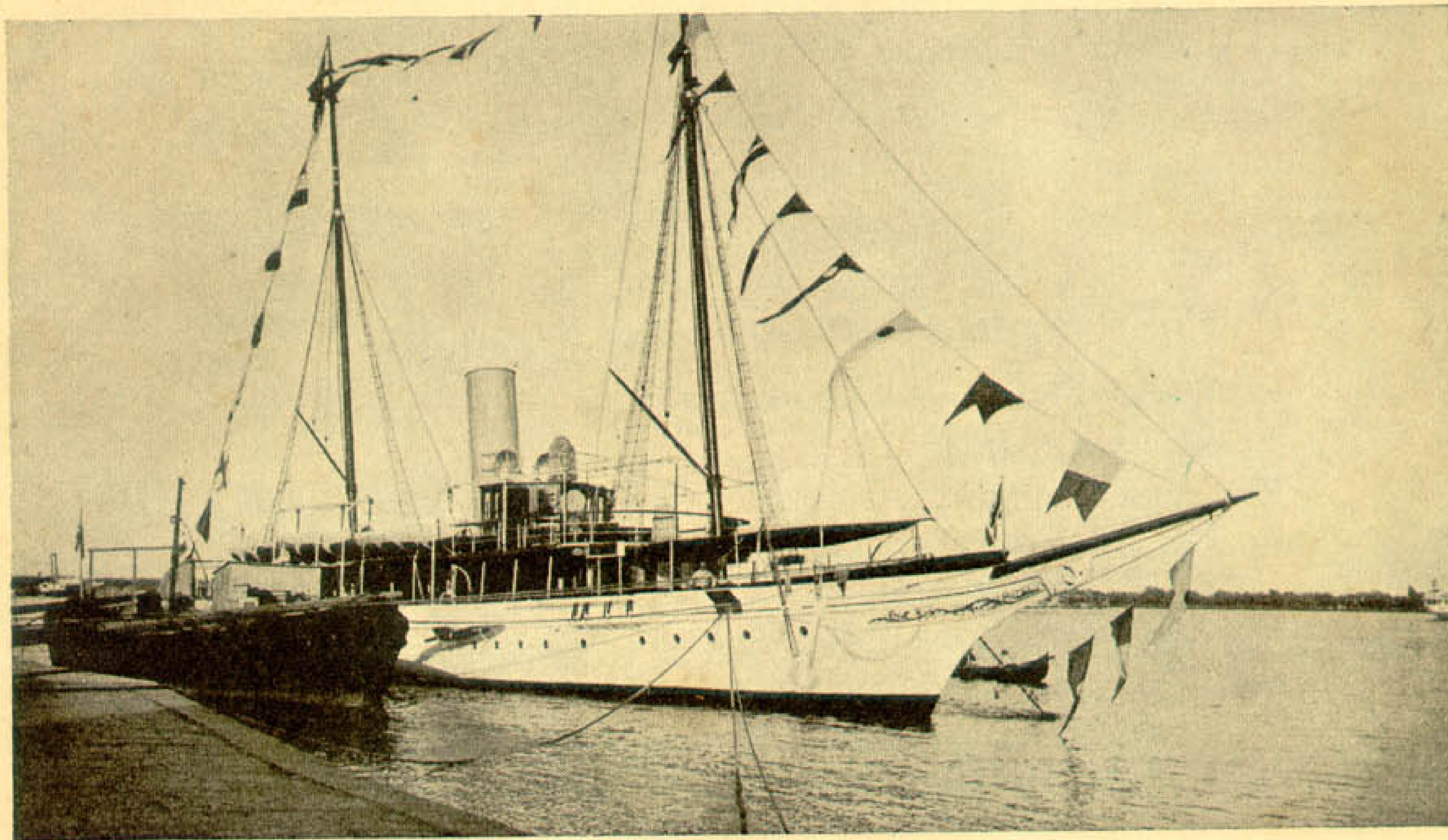
ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APARAREA INTERESELOR PE APA

Anul I, No. 6 Aprilie 1932

Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice



„CAROLUS PRIMUS"
Yachtul Comisiei Europene a Dunării

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moș Delamare)
Secretarul „ Cpt. ȘTIUBEI D.
Administratorul Revistei: Comandor G. MUNTEANU

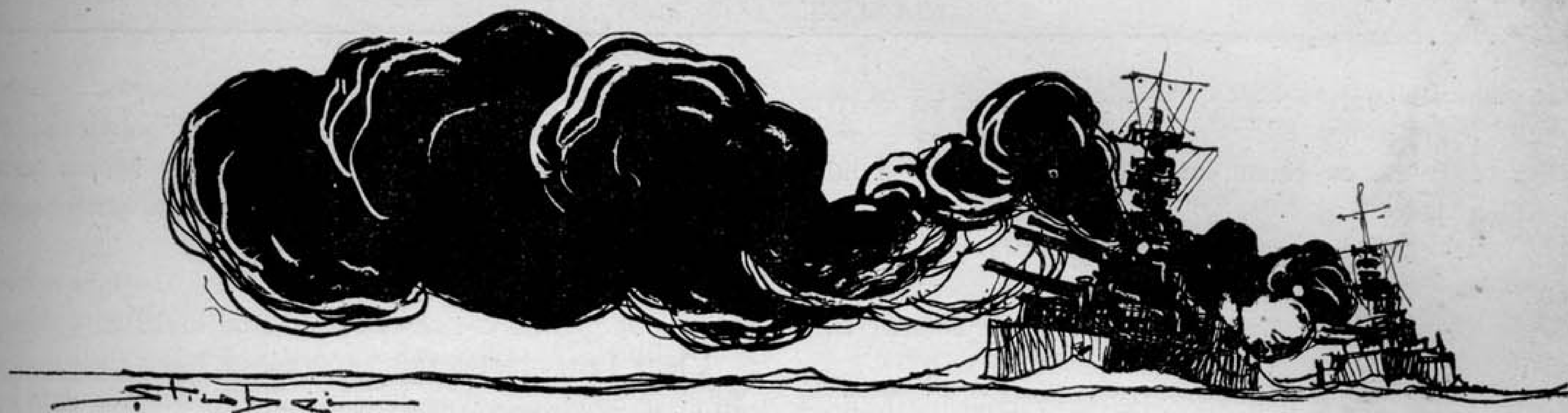
Prețul abonamentelor pe un an:

Pentru institutii, intreprinderi, agenții . . . . . Lei 800
Pentru școli, căzărmi . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . „ 300
Pentru studenți, elevi, marinari, funcționari inferiori de porturi și pescării . . . . „ 150

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizației, primesc de drept revista, în comptul cotizației anuale de 280 lei.

La cel puțin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Redacția și Administrația: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală
Telefon 367/98
BUCUERȘTI



RUSIA ŞI BASARABIA

Mulţi se întreabă cu mirare de ce ţine Rusia cu aşa încăpăţânare la petecul de pământ cuprins între Prut şi Nistru ? Cum se face că patrioţii ruşi s'au resemnat pierzând atâtea ţări ca : Finlanda, Letonia, Estonia, Polonia, şi nu se pot deprinde cu ideia că şi mica Basarabie trebue să urmeze aceeaşi soartă. De ce Rusia nu poate să renunţe ? Ce valoare poate avea palma asta de loc dintre Tighina şi Ungheni faţă de imensitatea întinderei dintre Tighina şi Vladivostoc ?

Nu bucăţica de pământ negru al Basarabiei îi tentează pe ruşi, ci fatala ei situaţie geografică, care dă cheia Dunării şi deschide cel mai scurt drum spre Ţarigradul visat de secole.

Comunistul Stalin, ca şi Lenin, se crede în drept a fi executorul testamentar al lui Petru cel Mare.

„Unei corăbii mari îi trebue şi apă multă" zicea Dostoevski. Rusia se înăbuşă ; are prea mult pământ şi prea puţină apă. Ea tinde să ajungă la mare liberă, şi încearcă pe rând în direcţia celei mai mici rezistenţe.

Pudoarea internaţionalei comuniste opreşte pe cârmuitorii Rusiei actuale să spună adevărul pe şleau, aşa cum vechii autocraţi ruşi aveau curajul să-l rostească sus şi tare.

In tratatul de alianţă între Petru cel Mare şi Cantemir, se recunoaşte Nistrul ca hotar ; ţara nu va plăti tribut, domnii nu pot fi mazilіţi, dar numai o favoare cere Impăratul : de a se aşeza în cetăţile moldoveneşti din Basarabia garnizoane muscăleşti.. numai până se va imputernici organizarea ţării.

Din Rusia la Ţarigrad sunt două drumuri pe uscat.

a) Prin Caucaz şi Anatolia.

b) Prin Basarabia, Dobrogea, Bulgaria.

Primul este foarte lung, prin munţi, păduri, deşerturi, fără şosele şi căi ferate. Al doilea e scurt şi drept (300—400 km.). Stăpâni pe gurile Dunărei, ruşii au cheia dela poarta care le deschide drumul ce cade în spatele Strâmtorilor.

Rusia nu cere decât cheea dela poarta sa, expresie curentă încă de pe vremea lui Napoleon.

După războiul din Crimeea, Rusia este scoasă complect dela Dunăre, şi cele trei judeţe din sudul Basarabiei sunt redate Moldovei. Această epocă se socotea ca cea mai tristă pagină a Istoriei ruseşti.

Diplomaţia lui Ignatiev şi cea a lui Gorceacov netezesc terenul, şi după războiul cu Turcii, la masa verde dela Berlin (1878), Bismarck declară sentimental că... pentru Rusia această bucăţică de pământ a Basarabiei e o chestie de amor propriu, de ambiţie, de onoare dacă voiţi... şi nu vede legătura dintre libertatea Dunării şi cedarea Basarabiei.

Scalcovski scria alarmat : „Gurile Dunării care după pacea dela Adrianopole au trecut Rusiei, acum după războiul din 1877 nu ni s'au întors odată cu Basarabia, au rămas pe seama României. Populaţia rusească din Deltă şi Dobrogea este supusă unei romanizări sistematice".



Petru cel Mare

Cu vreo câţiva ani înainte de războiul mondial, ziarul „Novoe Vremea" cerând desfiinţarea comisiei europene a Dunării, scria :

„Rolul Dunării, marele fluviu slav, care a băut atâta sânge rusesc, nu s'a sfârşit încă. Afirmăm cu îndrăzneală că fluviul acesta ne este scump. Oare nu-i posibil să ne scăpăm de amestecul ce ni l-a impus Europa în afacerile acestui fluviu care constitue coloana vertebrală a peninsulei balcanice ? A sosit vremea ca să fim stăpâni aci, unde avem interese strategice şi drepturile noastre indiscutabile şi indivizibile de stăpânire a Mărei Negre în care se varsă Dunărea.

Ce caută delegaţii ţărilor neriverane să se amestece pe malurile Mărei noastre?".

Iată care este cuprinsul faimosului Testament al lui Petru cel Mare:

„Marele Dumnezeu care ne susţine viaţa şi coroana ne permite, după vederile noastre pe cari le credem a fi şi ale Providenţei, să privim poporul rus ca chemat să aibă în viitor stăpânirea generală a Europei.

Pentru aceasta las urmaşilor mei instrucţiile de faţă:

Să se întindă fără încetare la Nord dealungul Balticei, asemenea şi la Sud, dealungul Mării Negre.

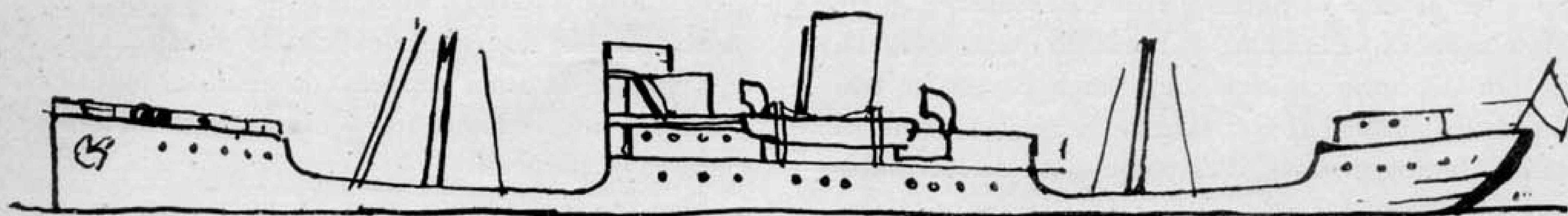
Acel care va domni cât s'o putea mai mult asupra Ţarigradului şi mai aproape de Indii, acela va fi adevăratul stăpânitor al lumii.

In consecinţă: susţineţi necurmat război când cu Perşii, când cu Turcii; întocmiţi şantiere la Marea Neagră pentru a pune mâna încetul cu încetul pe această mare".

Se susţine că acest document ar fi fost fabricat de Napoleon, pentru a-i servi cauzei sale în 1812.

Chiar fals, acest testament nu este lipsit de valoare. In el se oglindeşte conştiinţa de sine, orientarea politică, schema misiunei de viitor al unui tânăr şi viguros popor, ori sub ce formă de guvernământ s'ar găsi. La spatele Sovietelor se ridică Marea Rusie cu viitorul ei.

JEAN BART



CRIZA MARITIMĂ

Nici o ramură de activitate economică nu oglindeşte astăzi mai bine marasmul mondial al afacerilor ca transporturile maritime. Nu există ţară cu o flotă comercială cât de puţin însemnată, care să nu fie grav lovită în interesele ei şi să nu resimtă efectele dureroase ale unui trafic anemiat.

După o perioadă de prosperitate excepţională şi nebănuită în timpul războiului, după acei câţiva ani de iluzii de după război, fenomenul de scădere a navlurilor începe să se precizeze către sfârşitul anului 1920, de la care dată se accentuiază necontenit. Această scădere atinge în 1932 cifra de 92% din navlurile anului 1918.

Dacă ţinem seama de faptul că cheltuelile de exploatare a vaselor şi taxele din porturi sunt cam cu 50% mai ridicate decât erau înainte de război, atunci navlurile actuale sunt mai scăzute ca în 1913. In adevăr o statistică sugestivă a Camerei de Navigaţie engleză (The Chamber of Shipping) ne arată că pentru o cifră de 100 luată ca medie a navlurilor din 1913, numărul indiciu pentru Ianuarie 1932 este de numai 78.59. In anul 1930 era de 81.70, iar în 1931 de 84.66.

In ultimii trei ani vapoarele nu numai că au lucrat cu un beneficiu mic sau chiar nul, dar traficul de mărfuri nu era nici măcar indestulător pentru a ţine în mişcare întreaga flotă de comerţ a lumei. Din 1923 până în 1929 vapoarele dezarmate au scăzut rar sub 4 milioane de tone. In 1930 tonajul inactiv în porturi atinge 8 milioane de tone; în Iulie 1931 se ridică la 12 milioane, iar la 1 Ianuarie 1932 la 13.140.000 tone. Raportat la tonajul mondial după Lloyds Register Book de 70.131.040 tone, totalul tonajului inactiv în porturi reprezintă un procentaj de 18.73%.

Să vedem acum cari sunt cauzele acestei depresiuni comună tuturor ţărilor maritime? S'a afirmat că mărirea peste orice măsură a construcţiilor noui ar fi una din cauzele principale. Dar această mărire n'a fost atât de extraordinară cum s'a spus adesea, şi în tot cazul ea a fost sensibil oprită, fiindcă după Lloyds Register tonajul în construcţie la sfârşitul lunei Septembrie 1931 era cu 1.637.916 tone inferior celui ce se găsea pe cale în anul precedent la aceiaş epocă. Totalul general mondial nu s'a mărit de la război încoace decât cu o medie de 1.370.000 tone pe an: e mai puţin decât media dinainte de 1914, când atingea 1.575.000 tone anual.

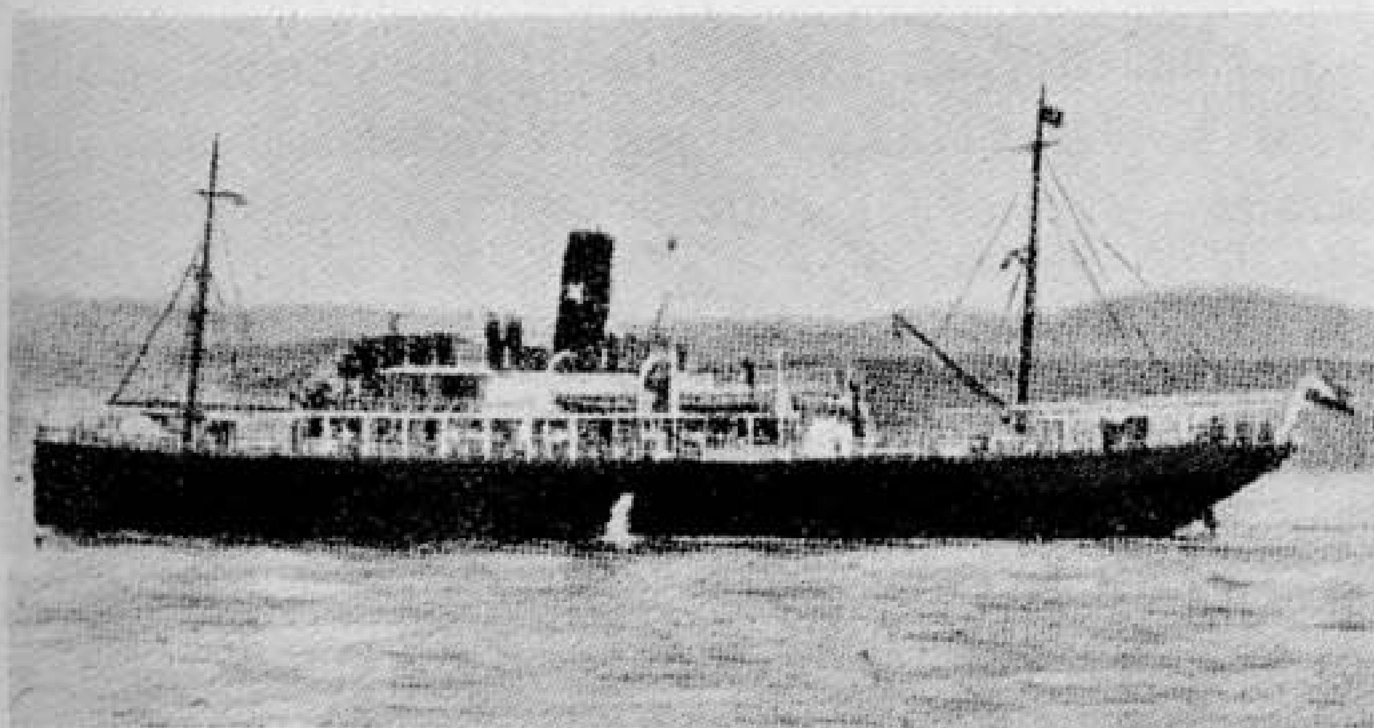
Afară de construcţiile noui, mai sunt şi alţi factori cari influenţează asupra abundenţei tonajului de vase „tramps", adică a acelor de navigaţie liberă şi anume: înmulţirea liniilor regulate, cari concurează din ce în ce mai simţitor vasele „tramps"; punerea în serviciu de vapoare cu viteză mai mare, rapiditatea şi uşurinţele de tot felul în operaţiile de încărcare şi descărcare în porturi.

Oricare ar fi influenţa acestor factori, ea nu se resimte aşa de repede încât să poată aduce în doi sau trei ani schimbări apreciabile, şi nu credem să greşim afirmând că nu abundenţa tonajului e cauza principală a scăderei navlurilor.

Intensitatea crizei actuale se poate considera, într'o largă măsură, ca o consecinţă directă şi indirectă a războiului. Expansiunea comercială care ar fi trebuit să se producă în mod normal din 1914 încoace, a fost extrem de încetinită. Popoarele au fost sărăcite şi mărirea impozitelor a redus puterea lor de cumpărare. Ceia ce e mai grav, este că războiul a provocat în lumea întreagă o exagerare a naţionalismului, manifestată din nenoro-

cire sub o formă deplorabilă, fiindcă fiecare țară încearcă să se îndestuleze în totul. Țările agricole voiesc să fabrice pe teritoriul lor produsele industriale de cari au nevoe, în timp ce mare parte din țările industriale încurajează producția de cereale și alimente pentru a reduce importul și a fi mai puțin debitoare țărilor agricole. Și lumea întreagă suferă de această politică.

Asistăm astăzi la o supraproducție enormă, sau mai bine zis la o sub-consumație de cereale, zahăr, cauciuc, ceai, cafea, bumbac și alte mărfuri, pe când în țările industriale milioane de oameni nu găsesc de lucru. Această



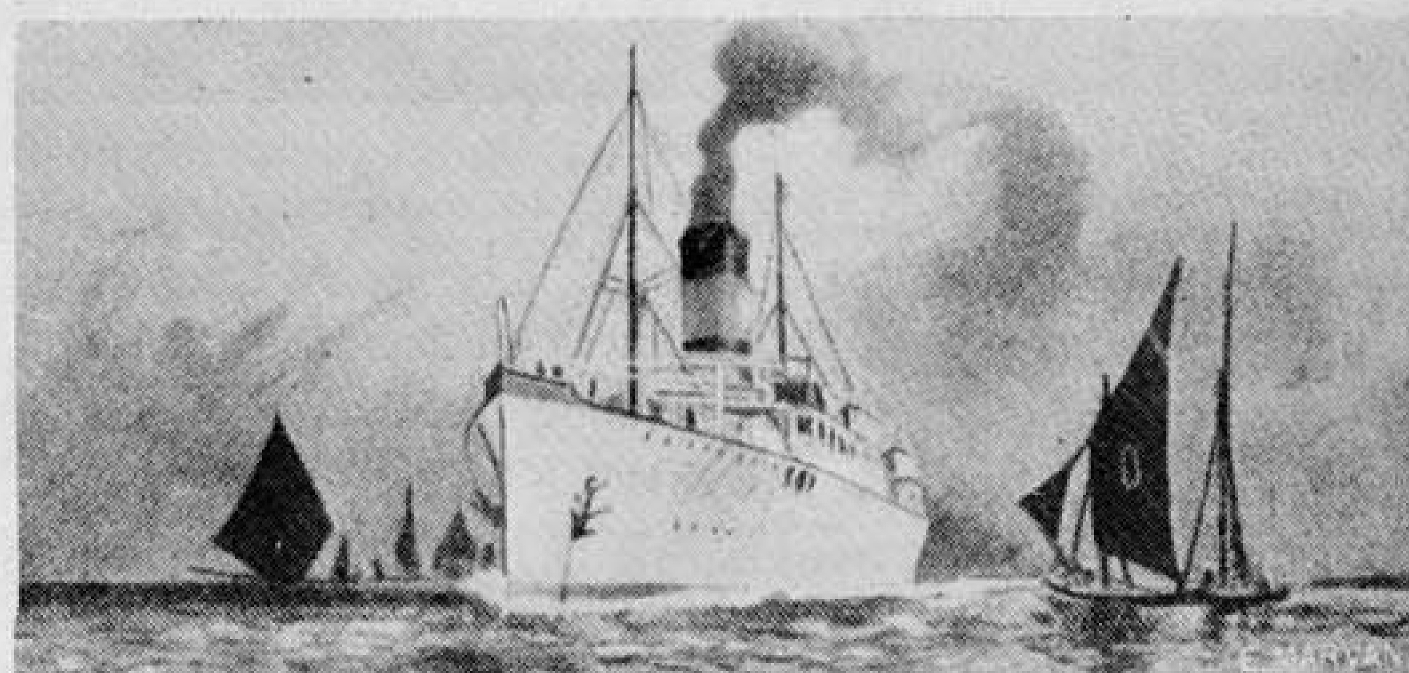
producție de mărfuri răspunde unei trebuințe economice reale, fiindcă nimeni nu poate pretinde că toți oamenii sunt la fel de bine hrăniți și îmbrăcați. Dar comerțul nu se poate efectua decât prin schimburi de mărfuri, și se pare că tocmai mecanismul acestor schimbări e turburat. E iarăși adevărat că stockul de aur și facilitățile de credit cari există în lume nu sunt utilizate cum ar trebui, și că financiarii urmează să găsească un remediu greutăților cu care se luptă economia întreagă, fiindcă politica creditelor e o necesitate imperioasă a activităței internaționale.

Dacă cauzele generale sunt acele menționate în treacăt mai sus, cauzele imediate sunt criza financiară din Statele Unite și Anglia precum și scăderea catastrofală a prețurilor mărfurilor — cari au adus o restrângere excesivă în afacerile de cumpărare și expediție. Ameliorarea recoltelor de cereale în Europa în ultimii trei ani a provocat o reducere de aproape o treime în importul din țările transatlantice. Recoltele s'au îmbunătățit nu numai în țările din vestul Europei, ci și în acele exportatoare de cereale din Orient, ca țările dunărene și Rusia. In primele zece luni din 1929 transporturile de proveniență dunăreană și rusească s'au ridicat la 3.714 milioane quarteri, față de un total mondial de 117.160 milioane quarteri. (Un quarter valorează în sistemul metric 2.90 hectolitri). In 1930 cifrele corespunzătoare au fost de 7.581 milioane quarteri, față de un total de 106.335 milioane quarteri, pe când în 1913 totalul exportului acestor țări era de 44.322 milioane quarteri, față de un total de 122.064 milioane.

Este deci de așteptat ca după un interval de 14 ani, țările dunărene și Rusia să înceapă să-și reia locul ca factori importanți în comerțul mondial. Dar acest fapt nu e prea îmbucurător pentru armatori, fiindcă transportul pe mare a cerealelor din Orientul în Occidentul Europei e cu mult mai scurt decât acel din Argentina, Australia sau Indii. Situația pieței navlurilor în lunile următoare ale anului în curs, va depinde deci de rendementul recoltelor europene.

In ceeace privește remediile pe cari industria maritimă le poate găsi pentru a ieși din inactivitatea de astăzi, sistemul dezarmărilor voluntare, sub presiunea împrejurărilor, nu poate fi privit decât ca un paliativ cu efecte pasagere, fiindcă îndată ce navlurile iau o cât de mică tendință de urcare, vasele cari reintră în serviciu înfrânează această tendință dacă n'o face să-și schimbe sensul. O propunere înțeleaptă, dacă nu acceptabilă, ar fi aceia de a demonta vapoarele vechi, cari, fie din cauza consumației prea mari sau a tonajului mic, nu mai pot fi exploatate cu beneficii. Din punctul de vedere al armatorilor ar fi de dorit ca să înceteze construcțiile noui până când cererea de tonaj va întrece oferta. Asemenea politică n'ar fi însă pe placul șantierelor de construcții navale.

In practică, dacă nu se pot suspenda complect construcțiile navale, ele sunt cu mult reduse, după cum am văzut din cifrele de mai sus. Și nu se pot suspenda complect fiindcă progresele de seamă făcute în construcție și în mijloacele de propulsiune navale, permit astăzi de a pune în serviciu vase a căror exploatare să fie mai puțin oneroasă decât a vapoarelor vechi.



Privită din acest punct de vedere, chestiunea demontărei vaselor vechi devine interesantă și pentru armatori și pentru șantierele navale. La o înțelegere în acest sens nu se poate ajunge decât pe cale internațională, atât în ceeace privește armamentul, care nu e egal repartizat între toate țările, cât și șantierele navale, cari în unele țări primesc subvenții din partea guvernelor respective, în altele însă sunt lăsate la libera concurență.

ALEX. MARIUS GHEORGHIU

INVĂȚĂMÂNTUL PESCUITULUI

Sunt 30 de ani de când un mare patriot, poet și om de acțiune, *Ion Nenițescu*, pe când se afla prefect la Tulcea, a început o mare operă națională :

ROMANIZAREA DELTEI.

Primile încercări de colonizare au reușit. Călătorii cari merg spre Sulina pot admira, de pe puntea vaporului, satele înșirate în lungul canalului (marele M) tăiat de Comisia Europeană. Gorgova, Ceamurlia, sunt sate curat românești. A doua generație s'a adaptat perfect solului. Români, băltăreți, pescari... din apă se hrănesc, că pământ de lucru nu se află, doar vitele se mulțumesc cu stuful din Deltă.

Dar cum se întâmplă la noi mai totdeauna, opera începută s'a întrerupt. Odată cu moartea omului a dispărut și ideea care începuse a se transforma în faptă.



Administrația pescăriilor din Jurilofca.

Odată cu primele colonizări în Deltă s'a pus și chestiunea unui învățământ de pescuit. Nenițescu pregătise înființarea unei școli de pescărie în Tulcea.

Și dacă trăia acest om energic și întreprinzător, de sigur, școala de pescărie s'ar fi întocmit.

N'am înțeles niciodată de ce nu s'a organizat de Stat nici până azi o asemenea școală, care a fost și este așa de necesară.

La Vâlcov, marele nostru centru pescăresc, ne-am grăbit să facem un gimnaziu. Dece?

Ca fii bărboșilor pescari lipoveni să-și părăsească dubele și setcile și să ajungă proletari intelectuali, sau conțopiști administrativi ?

Numai după cererea părinților, cari cu bunul simț au înțeles încotro se îndreaptă viitorul copiilor, s'a transformat acest gimnaziu în școală de meserii. De ce nu s'a făcut acolo o școală de pescărie ? Nu știm.

Bulgarii au făcut o asemenea școală de pescărie maritimă la Sozopol.

Acum câțiva ani, la Giurgiu, s'a înființat prima școală românească pentru a instrui agenții de pescărie. Toți, așteptau ca această eroică și lăudabilă încercare, făcută prin munca, sacrificiile și entusiasmul membrilor unei societăți, să fie reluată și consolidată de Stat.

După cât știm însă lucrurile au rămas în aceeaș stare. De ce nu propășim pe acest tărâm ?

Ne sfâșiem într'o luptă surdă, învârtindu-ne într'un cerc vițios.

Și... din Ungaria ne vin crapi, din Stambul icre de știucă, iar din Varna a început să vină bărci admirabil lucrate.



Intâmplarea face că la Direcția Invățământului Primar se găsește un dobrogean inimos, profesorul Apostol Culea, (cel care s'a ocupat de Dunărea în literatura populară). Pregătindu-se programele învățământului complimentar, adică școala de doi ani după cele cinci clase primare rurale, cu drept cuvânt s'a avut în vedere ocupațiile regionale : agricultura, viticultura, pescăria, etc.

Invățământul complimentar pentru copii băltăreți trebue să cuprindă și cunoștințe privitoare la pescuit.

In revista *Pescăria și Piscicultura, D. Al. Daia*, sufletul școalei de pescărie din Giurgiu, schițează un program arătând *ce cunoștințe trebue să aibă un pescar :*

1) Mânuirea bărcilor de tot felul, cu rame, vele, și, acum în urmă, cu motor.

2) Mânuirea diferitelor scule de pescuit și cunoașterea întrebuințării lor după anotimp și după speciile de pește.

3) Cunoașterea epocilor de pescuit, a metodelor de pescuit potrivit fiecărei epoci, și a materialului de întrebuințat.

4) Diferite mijloace de conservare a peștelui (ghiață, sare, etc.).

5) Cunoașterea peștilor și a obiceiurilor lor.

6) Cunoașterea viiturilor de apă și a rolului lor în reproducția peștelui și în prinderea lui.

7) Construirea bărcilor, confecționarea sculelor, a coșurilor de răchită, papură, etc.

Este de la sine înțeles că toate aceste cunoștințe vor fi greu să și le apropie copilul în cursul celor doi ani de școală complimentară, mai ales pentru faptul că aceasta nu ar fi chemată să dea numai instrucție profesională ; și apoi, atât materialul cât și personalul didactic va fi greu de avut pentru fiecare școală de sat. Totuși anumite obiecte de curs pot să slujească foarte ușor scopul urmărit.

1) *Geografia.* — Va fi în special o geografie a Dunării, în care se va vorbi, insistându-se, asupra impor-

tanței acesteia din punct de vedere al navigației și al pescuitului.

Se va vorbi de lacurile ei litorale și de Deltă. Deasemenea se va insista asupra devărsărilor anuale și a efectelor acestora din punct de vedere pescăresc, adică umplerea bălților cu pește și deci putința de a se prinde peștele prin închideri potrivite în momentul retragerii apelor.

Influența revărsărilor asupra înmulțirii peștelui.

2) *Științele naturale*. Vor cuprinde întâi descripția animalelor de apă : pești, păsări vătămătoare sau nu, animale răpitoare, etc.

Se va insista asupra vieții fiecărui pește în parte, asupra obiceiurilor lui, pe care pescarul cunoscându-le, le folosește pentru a-l prinde mai ușor.

Se va vorbi și de epoci de pescuit, amintindu-se și felul instrumentelor de întrebuințat pentru fiecare epocă și specie de pește în parte.

3) *Fizica*. — Va cuprinde un capitol important, acela al mijloacelor de conservare a alimentelor în general și a peștelui în special. Se va vorbi de cauzele stricării peștelui, pentru a se pune mai ușor în evidență valoarea mijloacelor de conservare.

Se vor indica principiile conservării prin ghiață, sare și afumare.

Se va putea vorbi deasemenea despre vânt, ca factor de propulsiune, și în parte, despre mijloacele moderne de propulsiune. Rezistența apei. Echilibru. Materiale de construcție. Rezistența lor.

4) Un capitol de *hygienă*, în cuprinsul Fizicei, ar fi foarte potrivit să vorbească despre paludism, alcoolism, valoarea hrănitoare a diferitelor alimente și deci implicit și a peștelui, precum și despre înnec și readucerea la viață a unui înecat.

5) *Lucrul manual*. — Se va insista asupra confecționării plășilor, coșurilor de răchită și papură, etc., precum și a ambalajelor.

Unde va fi posibil și mijloacele o vor permite, se vor face construcții de bărci. Dacă nu, se vor face cel puțin, construcții de vase în miniatură, ca să desvolte în copii gustul de navigație.

In școlile din satele Moldovei de sus și ale Basarabiei de Nord, unde iazurile sunt în număr foarte mare, se va pune în programul științelor naturale, și un capitol de piscicultură, simplă, care să dea noțiunea creșterii peștelui, a nevoilor lui de hrană, reproducție, etc.

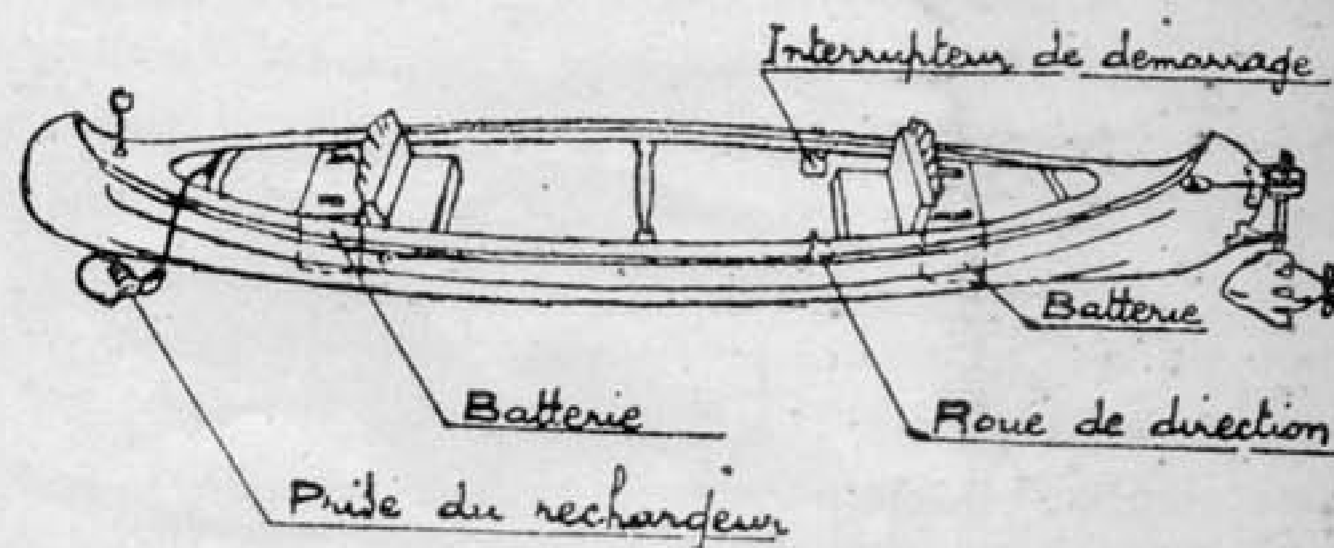
Aceste noțiuni, formează un minim pe care ar trebui să-l cunoască un copil dintr'o regiune pescărească, și sunt, bine înțeles, susceptibile de a li se da o desvoltare mai mare, dacă organizația școlii complimentare o poate permite.

CIORPAC.

Un motor electric în afara bordului

D. J. Barrere a introdus în Franța un motor electric exterior, perfect potrivit pentru propulsiunea la tot felul de bărci care merg cu lopeți.

Acest motor denumit *Silver Streak*, este cel mai vechiu propulsor electric de fabricație americană. Intrebuințarea sa a luat de câțiva ani o desvoltare considerabilă în Statele-Unite și în special în California.



Așezarea motorului electric.

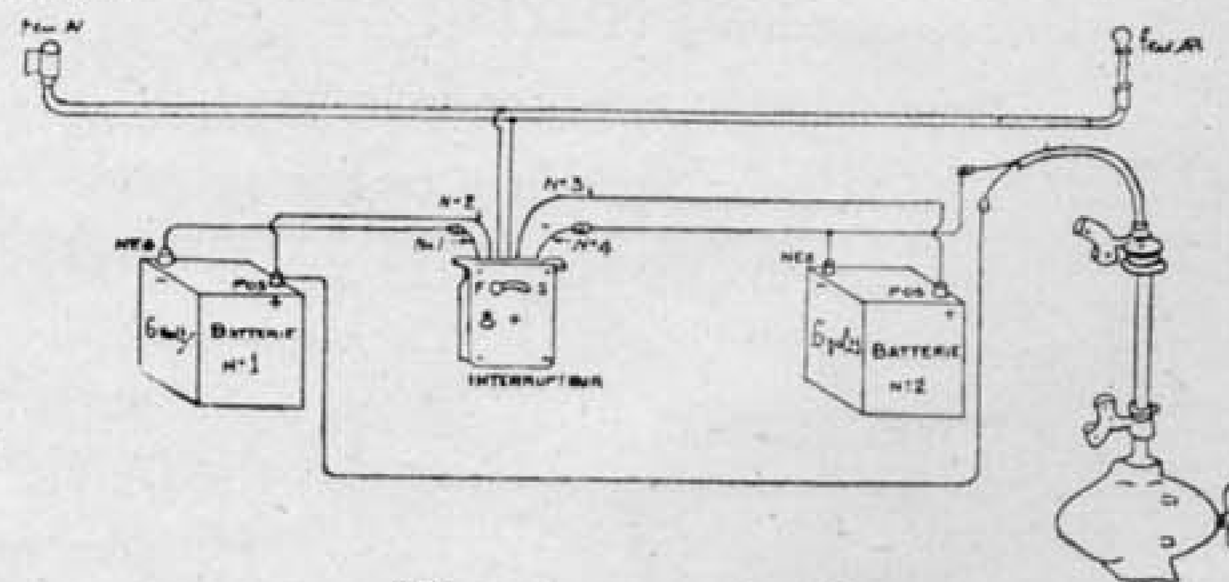
Propulsorul întreg scufundat ; curentul stabilit la 16—20 volți ; carterul are un diametru de 190 mm. ; iar lungimea totală a aparatului este de 400 mm.

Are o etanșeitate absolută ; în plus este blindat și are un sistem special de ungere ; astfel că este imposibil ca apa să pătrundă în motor.

Carterul motorului este prelungit prin un tub, utilizat pentru dirijare ; variațiile de viteză se fac prin ajutorul unui buton așezat în interior și prin manevra lui se poate obține trei viteze. Pentru mersul înapoi, motorul se învârtește de 180.° în jurul unui ax.

Dirijarea se face prin ajutorul unei roți situată în interior și are o transmisie prin cablu flexibil.

Energia electrică se produce prin două baterii de acumulatori de 6 volți, de o capacitate de 120 a. h. suficientă pentru un mers de 10 ore cu o viteză de 1700—2000 ture pe minut. Acești propulsori a căror greutate fără baterie nu trece de 14 kgr. poate inprima o viteză de 11, 12 klm. pe ceas .

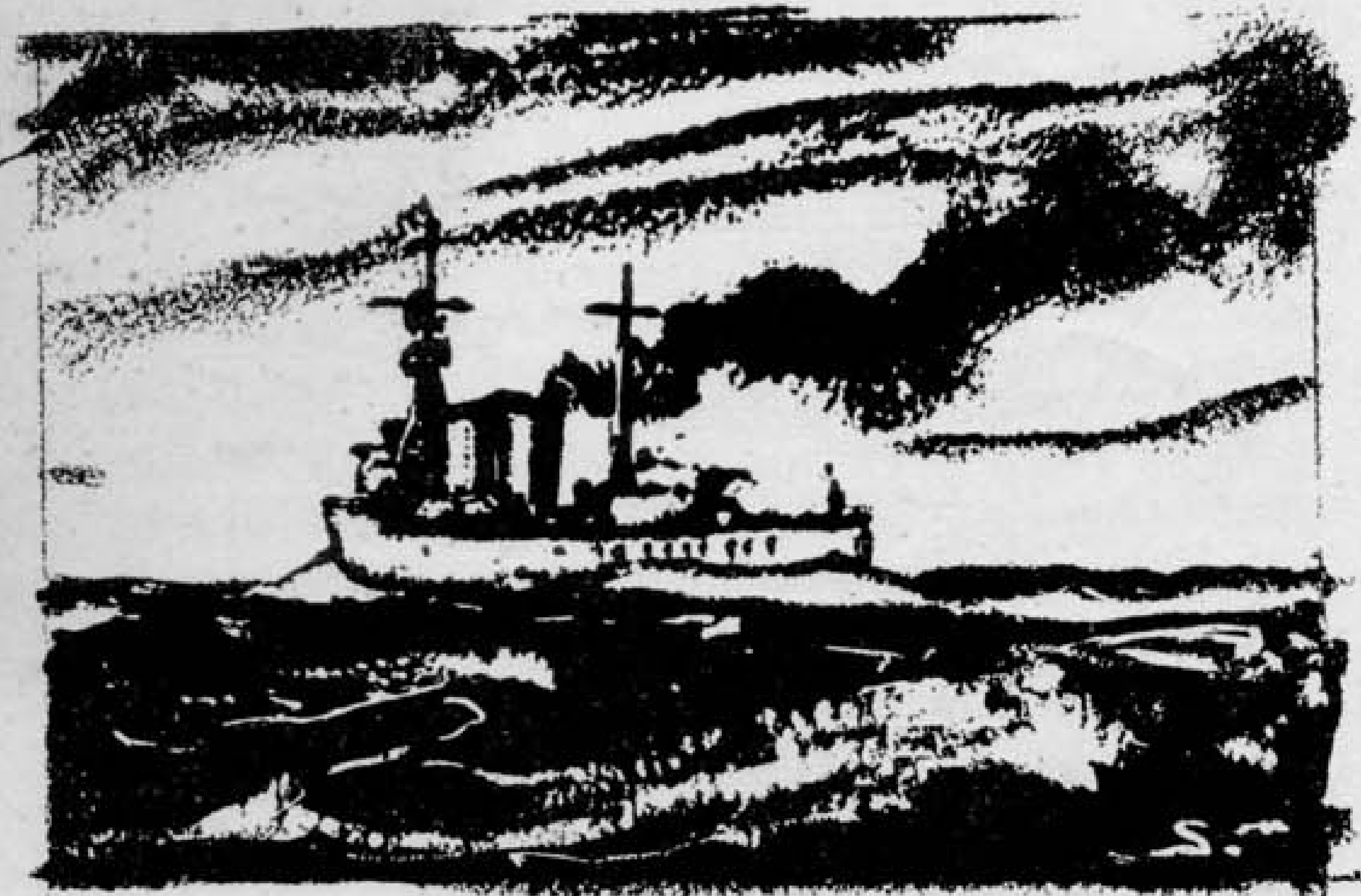


Alimentarea motorului.

Incărcarea bateriilor se face prin ajutorul unui încărcător special așezat subt vas și este destul de a se așeza barca lângă o priză de curent. Cu ocazia încercării făcute s'a constatat că motorul nu face nici un sgomot. Conducerea este cât se poate de simplă ; ceva mai mult, s'a constatat că fiind motorul așezat perfect în ax și barca bine fundată, se ajunge la o stabilitate aproape completă. (Le Yacht).

Cântec de plecare

Hai, mola parâma la pupa
Şi vira mai iute, băeţi!
O cheie mai este la apă;
La posturi baloane, trancheţi!



Maşina încet înainte!
(Nu suntem grăbiţi la plecare;
De-acuma o lună, sau două,
Vom merge intr'una pe mare).

Hei, tu, marinarul de colo!
Ia spune, tu, drept, ţi-era dragă?
Ai timp s'o visezi de acuma
Şi ziua şi noaptea întreagă...

Viseaz-o, băete; viseaz-o!
— Pe mare sunt nopţi minunate —
Eşti tânăr şi-odihnă nu-ţi trebui.
Maşina acum jumătate!

Dar fata cea dragă, ia spune,
Te-aşteaptă ea oare pe tine?
Răspunde, băete, mai iute!
Sau poate, cumva, ţi-e ruşine?

Se poate să ai tu dreptate...
Priveşte, băete, la fum...
Aşa e pe lume iubirea.
Să pună maşina pe drum!

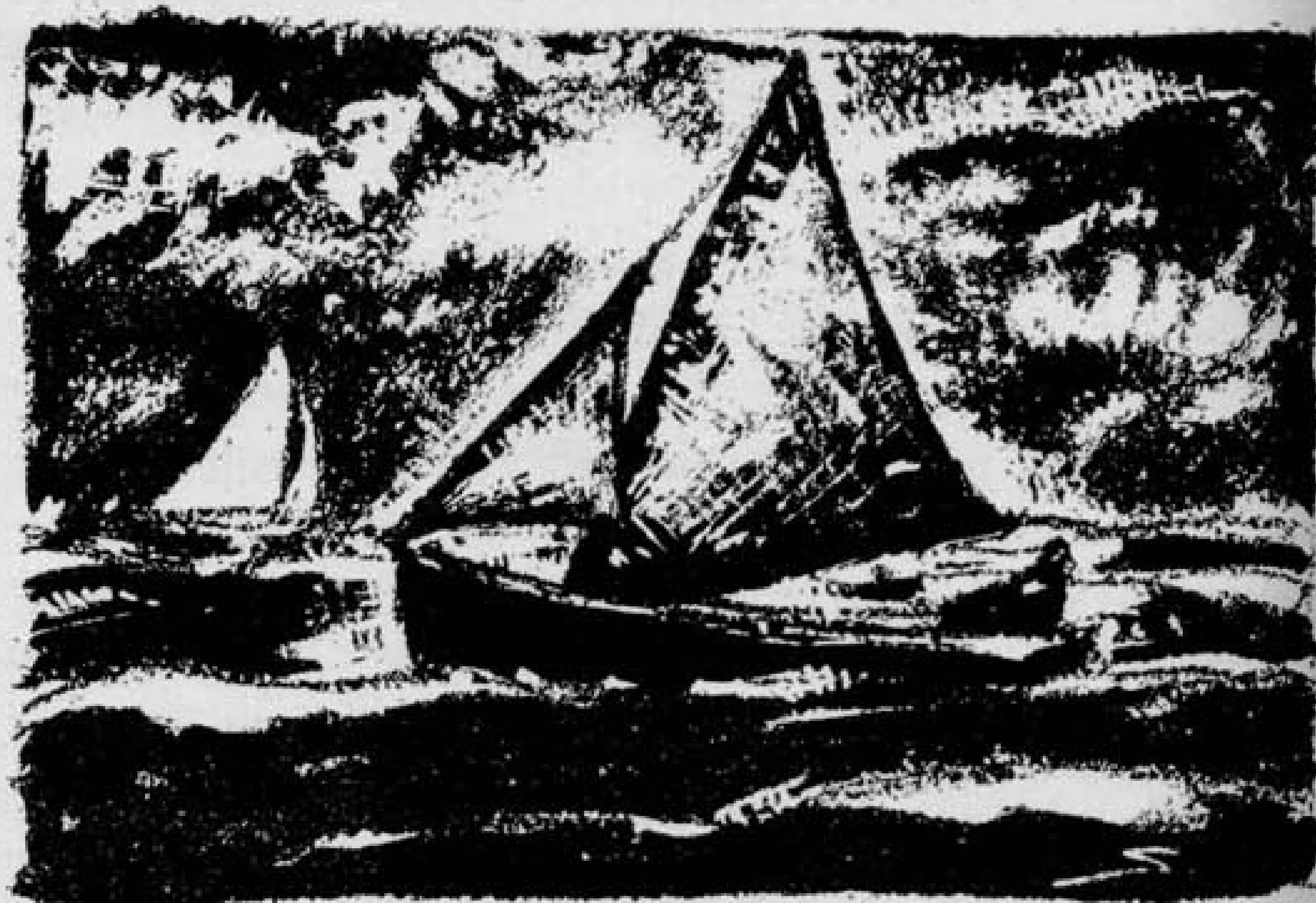
ION PLUTAŞU

Crepuscul la Tomis

Pe mare'n asfinţit...
Şi vântul
Imi poartă barca pe cărarea
Cu care Soarele şi Marea
Se'mbrăţişează cu pământul!...

Din larg,
Ca nişte veşti urgente,
Inamoratele Sirene
Apar cu gesturi indecente
Şi'n cinstea mea încep să'noate
Pe spate,
Cu câte-un far aprins sub gene
Ce'mi luminează'n asfinţit
Temutul semn de întrebare
Cu care marea m'a 'nfrăţit...

Iar eu —
Pornit în căutarea
Frumosului nepus în rime,
Un vagabond pe care marea
M'a scos de păr, din adâncime,
M'avânt din nou în infinit
Şi convertit



De dragul unei jucării,
M'agăţ cu mâinile de Astrul
Ce ca un pescăruş rănit
Işi moaie aripa'n albastrul
Crepuscularei agonii...

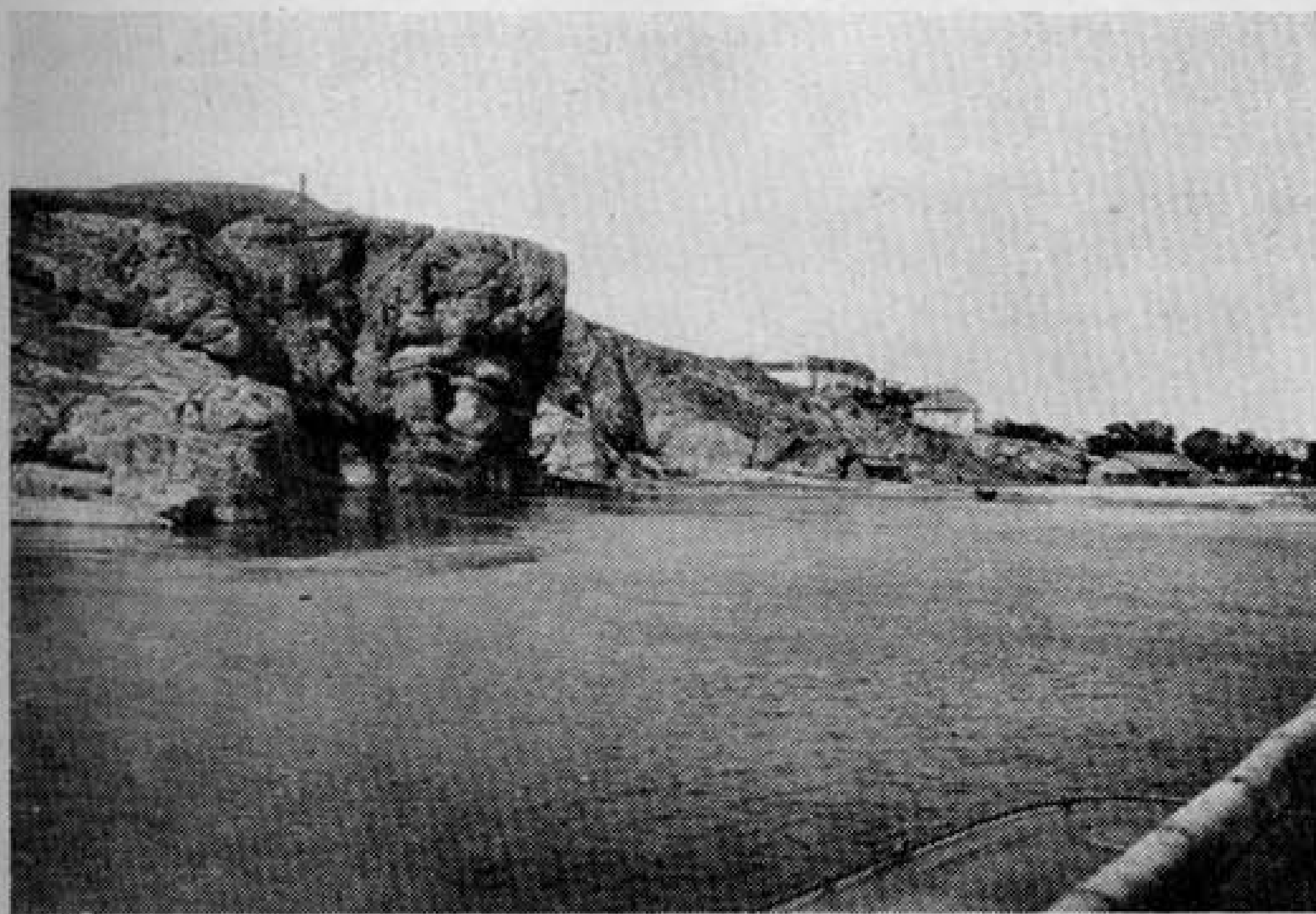
ION MINULESCU

IN VINEREA PAŞTELUI

Primăvară. Dunărea abia se curăţise de sloiuri. Săptămâna patimilor mă apucase într'un mic port dunărean. Şalupa era legată la ponton. Aşteptam un ordin de plecare în susul Dunării. Şi ca să-mi treacă de urât — mă duceam cu Moşul Iancu Pilotul la biserică în serile de denie.

Moşul Iancu era unul dintre cei mai buni piloţi de pe Dunăre. Vechiu şi priceput marinar; învăţase meseria servind în tinereţe pe vapoarele austriace ale primei companii de navigaţie cu aburi pe Dunăre. Carte ştia puţină. Se uita pe hartă ca mâţa în călindar, dar cunoştea Dunărea cu ochii închişi. Experienţa lui în navigaţia fluvială preţuia mai mult de cât bagajul meu ştiinţific de calcule nautice, astronomice şi meteorologice.

Căutam să-i fur meseria asta care nu se învaţă din cărţi. Tot drumul aveam grijă să-l alimentez cu ţigări şi coniac din belşug. Bătrânul acesta, blajin şi sfătos, avea



din născare ochiu de pilot, sânge rece şi o ţinere de minte uimitoare. Ştia istoricul fiecărui punct de pe Dunăre şi povestea minunat, c'o fineţă deosebită, întâmplări şi peripeţii din viaţa lui de marinar de apă dulce.

Slab, uscat şi atât de rezistent că sta zile şi nopţi întregi la cârmă.

Nu lua în gură carne de vită şi nu suferea să vadă tăind nici un pui de găină. Marinarii râdeau de apucăturile lui şi susţineau că Moş Iancu avea de gând, după retragerea la pensie, să se călugărească, pentru a-şi asigura intrarea în raiu.

In seara de Vinerea Paştelui — Moşu, îmbrăcat curat, cu şapca cercuită de două galoane de argint, îşi prinse la piept medalia serviciului credincios clasa I, şi prin cheutoarea vestei îşi trecu lanţul gros al ceasului de aur, dăruit de Regina Elisabeta, de pe când moşul pilotase iachtul regal într'o călătorie pe Dunăre.

— Gata Moşule ? Mergem la denie ?

—Gata. Iaca, să-mi iau numai pachetul ista.

— Dar ce ai acolo? îl întreb văzând că bagă în buzunar un sul mare de hârtie.

— O lumânare pentru biserică.

Am plecat pe cheu amândoi tăcuţi.

Aproape de biserică încep să-l necăjesc.

— Bine, moşule, ştiu că eşti bisericos, că trebuie să aprinzi o lumânărică la icoane, dar văd că ai luat o lumânare de cele mai mari, parcă am merge la nuntă sau la botez.

— Apoi vezi mata, în fiecare an, în Vinerea Paştelui, eu trebue numai decât să duc o lumânare mare la biserică. Aşa-i datorinţa mea din tinereţă.

Şi Moş Iancu tăcu. Işi puse capul în piept păşind cu ochii în pământ, preocupat, fără să mai scoată nici o vorbă. Avea parcă ceva pe suflet. Trecu pragul bisericii, încovoiat ca sub o grea povară care-i îndoia umerii slăbiţi.

Din strană, lângă uşă, unde mă oprisem, îl vedeam pe bătrân mişcându-se evlavios prin norii de fum de tămâe, făcând metănii cucernice în dreptul icoanelor. In genunchi, cu fruntea lipită de lespedea rece, rămase mult timp aşa în faţa altarului.

Târziu, pe când ne întorceam în port, încerc din nou să-l necăjesc cu gluma.

— Multe păcate trebue să ai de ispăşit moşule... ori tot e adevărat ce zice lumea că vrei să te călugăreşti ?

El tace. Şi în loc să zâmbească blând ca de obiceiu, se posomorăşte şi cată ţintă în pământ. Imi pare rău. Văd că moşul, vesel şi sfătos altă dată, acum n'are chef de glumă. Tac şi eu. Ajungem în dreptul pontonului. Moşul în loc să intre pe schele, se aşeză pe nişte butuci de lemn, rămaşi pe cheiu în faţa şlepului. Era încă de vreme, nu îmi era somn. Mă aşez şi eu jos şi îi întind o ţigară. Simţiam că bătrânul are de spus ceva.

După câteva minute, scoase un oftat adânc şi'ncepu cu glas moale :

— Eu în fiecare an în Vinerea Paştelui, trebue să mă pocăesc, că am un mare păcat pe suflet.

— Dar cine n'are păcate, Moşule ? Incerc eu să-l mângâi.

— Apoi vezi că eu am un păcat mai mare... că am ucis un om.

— Cum se poate ? Fac eu surprins. Un om blând ca d-ta, care nu poate tăia nici un pui de găină, să omoare un om ? Şi încep să râd.

— Ferească D-zeu de ceasul rău, zise bătrânul clătinând din cap. Şi începu să povestească o nenorocită întâmplare din tinereţea lui.

— Mai de mult, pe vremea copilăriei mele, nu se afla căpitan de şlep român. Numai Greci erau pe toată linia Dunărei. Mie de mititel tare mi-a fost dragă apa. Am

fugit dela şcoală din Brăila şi am intrat băet de punte pe un şlep, care se chema *Hios*, a lui Andronachi, cel care s'o spânzurat de inimă rea, că o perdut o avere întreagă cu trei vapoare de porumb umed care s'o încins în drum spre Italia.

Căpitanul şlepului era un Kefalonit: Epaminonda, Dumnezeu să-l ierte. Om întunecat, ursuz şi sgârcit. Ştia să scoată banul şi din piatra seacă.

Tot ce aduna trimetea la patrida lui. Pe vremea aceea căpitanii de şlepuri se îmbogăţiau repede. Că se furau grânele cu tonele. Şleparii erau pe sub mână în tovărăşie cu hoţii de cereale, care mişunau pe tot lungul Dunărei. Pe atunci nu păzeau ca acum grănicerii pe toate malurile. Veneam odată cu şlepul plin de grâu dela Calafat la Brăila. In Cerna Vodă ne aştepta o telegramă. Trebuia să rămânem pe loc. Remorcherul avea să se întoarcă la Giurgiu şi noi să aşteptăm venirea lui în port câteva zile.

Cum era spre Paşti, cer voe căpitanului meu să merg pentru o zi la Constanţa, unde locuia un frate al tatei, pilot la căpitănia portului.



N'am stat mai mult de-o zi şi o noapte. Când mă întorc în Cerna-Vodă şlepul Hios nicăeri. Mă gândesc eu că s'o fi întors remorcherul şi a luat şlepul în jos spre Brăila. Dar mă răsgândesc că n'a putut avea vreme remorcherul să facă atâta drum.

Mă frământ, întreb eu de unii de alţii, prin port şi aflu că şlepul meu se lăsase la vale singur, fără remorcher, în cursul Dunărei, pe firul apei, cu ancora târîş, căci era dibaci marinar căpitanul Epaminonda.

Cum stam eu singur amărât pe mal, iacă văd că acostează la ponton un remorcher grecesc venind din jos. dinspre Brăila.

Mă duc şi prind să cercetez dacă n'au întâlnit cumva în cale şlepul nostru. Un marinar grec îmi spune că a văzut pe Hios ancorat la malul stâng, în dreptul satului Topalu. Un fochist bătrân, care mă auzise întrebând, zise ca pentru sine, zâmbind pe sub mustaţă:

— Hei, ştie el Epaminonda ce face. Mai vestiţi hoţi ca Topălenii nu se află pe toată Dunărea.

Mă bătea gândul s'o iau singur pe jos de-alungul malului, dar îmi era teamă că mă apucă noaptea pe drum până la Topalu.

Văd o lotcă de pescari coborând la vale. Ii fac semn. Şi mă rog de-un lipovan bărbos să mă ia şi pe mine în jos, că pot fi şi eu de ajutor să trag la băbăici.

Am plecat cu lotca pe Dunăre la vale. Curentul apei era tare. Mergeam repede, dar tot pe înoptate am ajuns în dreptul Topalului.

Din depărtare am cunoscut şlepul ancorat pe malul opus, în faţa satului. Imi creştea inima de bucurie.

Ajung. Mă sui pe şlep. Mă uit peste tot. Nimeni. Măi, zic, mare pozná şi asta... să lase el vasul încărcat aşa singur. Caut la pupa şlepului, barca nicăeri. O fi plecat cu barca la sat; dar trebue să pice el acuş că n'o să rămâie noaptea acolo. Spirtoase nu lua în gură grecul niciodată. Să fi avut el vreo amantă în sat nu ştiam.

Pe punte erau două cabine cari comunicau între ele. Vreau să intru. Uşa încuiată.

Trag, sucesc, şi la urmă isbutesc să bag mâna pe sub oblonul ferestrei ca să ajung zăvorul pe dinăuntru. Uşa se deschide. Pipăi şi dau peste lumânare. N'a fost chip să găsesc nici un băţ de chibrit. Prin întuneric mă lungesc pe pat.

Ostenit, pătruns până la oase de umezeală, trag pătura peste cap şi închid ochii.

Aţipisem. Vise urâte îmi tulburau somnul. Parcă umblam până la brău într'un lac de sânge. O puşcă ruginită explodase în mâinile mele şi-mi scoase umărul drept din loc.

Auzeam nişte şuerături şi mugete îndepărtate. Gemete şi scrâşniri prelungite veneau de undeva de aproape. Simţeam clătinarea regulată a şlepului.

Fac o sforţare şi mă ridic în picioare. Imi frec tâmplele ca să-mi dau sama de ce-i în jurul meu.

Desigur că s'a stricat vremea. Pe Dunăre s'a stârnit iar furtună şi valuri. Pipăind ca un orb ies afară pe punte cu capul gol. O suflare de ghiaţă îmi tae răsuflarea.

O noapte neagră. Cerul acoperit. Nourii încărcaţi se târau parcă pe jos gonind pe deasupra valurilor vinete răscolite de furtună.

Mă târăsc împotriva vântului până la ancoră. Mai slo-

bod o cheie de lanţ. Intăresc legăturile şlepului. Inţepenesc cârma care se sbătea scârţâind în balamale. Şi inspectez încuetorile capacelor de la *boca-porţile* magaziilor de grâu. Pe mal, în faţa şlepului, nişte sălcii stufoase ca nişte umbre negre să încovoae cu gemete nesfârşite.

Singur, buimăcit în bezna nopţii, în mugetele vântului care tae văzduhul, mă simt săgetat de o spaimă cumplită. Şi prin minte îmi trece un gând de groază... Nu sunt pe Dunăre atâtea locuri blestemate unde niciodată nu trebue să ancorezi ?... de câte ori nu auzisem asta de la marinarii bătrâni...

Un dangăt de clopot răzbi bocind în depărtare. Şi câteva steluţe slabe începură a licări plutind pe malul celălalt.

La biserica din sat se slujea îngroparea de Vinerea Paştelui.

Mi-am făcut cruce, şi parcă îmi venise inima la loc.

Liniştit am intrat în cabină. M'am lungit, dar n'a mai fost chip să adorm.

Mi se încrucişau prin minte felurite gânduri. Adică se pot găsi în lume oameni aşa de răi ca să plece într'o noapte ca asta la furat ?... de ce nu ?... ba tocmai de aşa vreme se folosesc hoţii de obiceiu... şi căpitanul care nu mai vine... dacă rămâne în sat ?... până la ziuă trebue să stau singur. Şi îmi fac planul cum trebue să mă apăr la un caz de nevoe.

...Dacă o fi şi o fi... nu mă las nici mort... doar e vorba aci pe viaţă şi pe moarte... şi mă ridic în picioare îmbărbătat dar leoarcă de sudoare.

Intru pipăind în cabina de alături. Nimeresc puşca pe care ştiam că o ţine căpitanul veşnic încărcată la căpătâi. Mă întorc şi o aşez binişor pe patul meu la îndemână. Inchid bine obloanele dela ferestre, şi pentrucă încuetorile uşilor erau slabe, le înţepenesc câte o bară de fier pe din năuntru.

Dacă se întoarce căpitanul are să bată în uşă. Dacă vin hoţii nu pot să intre decât spărgând tablele de lemn cu toporul. Eu o să-i aştept cu degetul pe trăgaciu.

Mă întind din nou pe pat. Inchid ochii, hotărît de data asta să dorm tun.

Dar auzul mi se ascuţia fără voe. Furam cu urechea orice mişcare. Vântul urla afară, apa plescăia coastele şlepului, cârma scârţâia ca o pană de ferăstrău trasă regulat prin creier.

Luptam ca să-mi alung o teamă copilărească pe care o simţeam cum mă cuprinde. Şi din mulţimea zgomotelor care mă împresurau, deosebesc deodată nişte lovituri scurte, regulate, cari se apropiau de şlep. Ridic capul şi ascult. E ţăcăneala lopeţilor în băbăici, desigur că se apropie o barcă. Se întoarce căpitanul.

O isbitură seacă primeşte şlepul drept în coastă. Sar în picioare. Simt parcă o lovitură scurtă în cap şi în pântece.

Lipesc ochiul de crăpătura dintre oblon şi cerceveaua ferestrei.

Tresar. Un fior îmi tae spatele.

Nu-i căpitanul. Sunt patru oameni spătoşi cu nişte căciuli ţurcăneşti. Se duc drept la boca-porţii magaziei de grâu. Aud pocănituri. Puntea de tablă răsună tare. O sudoare rece îmi scăldă trupul. Aud fâşâituri lungi pe tablă. Tărăsc se vede sacii plini de grâu, pe punte spre barcă. Nişte paşi rari se apropie de uşă. O mână pipăe încuetoarea de la uşa cabinei. O chee scrâşneşte în broască, uşa înţepenită cu bara de fier pe dinăuntru nu se deschide. Cineva pipăe oblonul dela fereastră. Sgâlţână balamalele. Eu ridic puşca şi-i sprijin buza ţevii de marginea cercevelei. Oblonul rezistă. Lucrul afară s'a oprit. Aud paşii cari se îndepărtează. Se face linişte. Stau la pândă. Limba în gură mi-i uscată. Un nod mi s'a pus în gâtlej. Capul îmi arde şi simt bătăile inimei repezi — parcă aş fugi într'o goană nebună.

Aud iar paşi apropiaţi de fereastră. Intre oblon şi cercevea apare o muche de topor. Simt răsuflarea celui care apasă pe peretele cabinei, din afară. Aştept cu ochii ţintă, cu degetele pe trăgaciu.

Deodată balamalele trosnesc şi oblonul sare din loc.

Inaintea ochilor numai o clipă s'a arătat umbra unui cap mare aplecat în pervazul ferestrei.

Un bubuit de puşcă şi un zăngănit de geamuri sparte m'a asurzit. Fumul care umpluse cabina m'a orbit deodată.

Am tras în plin fără să ochesc măcar. Smucitura puştei îmi amorţise braţul drept. Abea am putut deschide uşa. Nu se auzea nici o vorbă, nici un vuet pe punte.

Spre provă am zărit prin întuneric barca deslipită de şlep. Trei oameni se desluşeau în ea. Unul în fund la cârmă, doi la lopeţi, trăgând din răsputeri să scoată barca la larg.

Sub fereastra spartă, pe covertă, un trup zăcea nemişcat. Imi era frică să mă apropii. Fac o sforţare şi mă aplec. Imi tremurau mâinile. Caut să-i văd faţa.

D-zeule !... mă dau îngrozit înapoi... ce-am făcut ?

Căpitanul Epaminonda sta cu gura căscată, cu ochii deschişi ţintă la cer.

Se prăbuşise trăsnit fără suflare. O moarte fulgerătoare. Toată încărcătura de halice şi poşte de lup, o primise în cap, prin tâmpla dreaptă, numai de la un lat de palmă depărtare.

Il pipăi. Era cald încă.

Ce-i de făcut ?

Imi clănţăneau dinţii în gură într'un tremur de frică... de frig. Stam umilit, cu capul gol în suflarea vântului, în puterea nopţii.

Şi deodată ce-mi vine în minte. Mă aplec. Iau trupul acela moale de picioare, îl târâi pe punte până la marginea şlepului. Şi-l împing făcându-i vânt în apă. A căzut

ca un balot greu la fund. Şi curentul repede l-a şi furat târându-l la vale.

Am scos apoi o găleată de apă şi am spălat frumos puntea de urmele de sânge.

Am tras sacii cu grâu până la magazie, am închis capacele boca-porţilor şi am măturat urmele de grâu.

După ce totul s'a pus în regulă, ca şi cum nimic nu s'ar fi întâmplat, m'am dus în cabină şi m'am culcat.

A doua zi pe la amiază, când a sosit remorcherul să ia şlepul, m'a găsit dormind buştean.

— Unde-i căpitanul ? Cum să lase şlepul plin pe seama unui copil ? Se întrebau cei de pe romorcher.

— Iacă, a plecat de-aseară cu barca la sat şi nu s'a mai întors, le spun eu strângând din umeri.

Ne-am întors la Brăila. Un marinar bătrân de pe remorcher i-a luat locul lui Epaminonda pe şlep. N'am povestit la nimeni întâmplarea asta. Hoţii din Topal n'au suflat nimic, ca să nu se afle că erau tovarăşi cu Epaminonda. M'am debarcat şi am intrat în spital. Şase săptămâni am zăcut în pat de friguri. Şi câţiva ani am rămas c'o durere de cap. De câte ori auzeam sunetul clopotelor de biserică, îmi apărea cu groază chipul căpitanului Epaminonda.

Moş Iancu Pilotul nu sfârşise încă de povestit când începură să sune clopotele bisericii din port. Luminile roşii se înmulţeau pâlpâind în negrul nopţii. Eşeau preoţii şi poporănii cu îngroparea ocolind biserica în noaptea Vinerei Paştelui.

Pe sus un stol de păsări de baltă pluteau aruncând prin văzduh nişte ţipete prelungi, plângătoare.

JEAN BART.

Schiţe Marine. Editura „Cartea Românească"

PRAZNIC LUMINAT

de scriitorul rus STANINCOWITZ (1843-1903)

In plin ocean indian. Seara era în cale afară de frumoasă, vântul statornic. Căpitanul a permis ca noaptea numai un sfert *(division)* să facă de cuart, pentru ca marinarii în număr cât mai mare să participe la *utrenie*.



La unsprezece şi jumătate coverta era plină de marinari gătiţi de sărbătoare. Inainte, la bastingajul ce desparte careul de cazarma oamenilor, era instalată o mică biserică de campanie cu un iconostas demontabil, şi în faţa lui, lângă tetrapod, stătea preotul nostru, părintele ieromonah Ilarion, care citea Patimile Domnului. In primul şir stăteau ofiţerii, având în frunte pe căpitan. Toţi erau în tunici cusute cu fir de aur, cu decoraţii şi săbii. Mai la o parte stăteau şeful de echipaj, timonierii, infirmierii, furierii, cu alte cuvinte toată elita dela *„teugă"* [1]) îmbrăcaţi cu un lux bătător la ochi, iar la spate, într'o masă compactă, se îngrămădeau marinarii.

Pe covertă era o linişte de mormânt. Câteva lumânări din faţa icoanei şi vre-o duzină de felinare suspendate abia luminau feţele tăcute şi concentrate ale marinarilor, cari plini de evlavie ascultau Evanghelia. Şi dacă poate nu toţi pricepeau, desigur, toţi simţeau măreţia patimilor şi morţii Aceluia care a fost apărătorul tuturor nevoiaşilor, necăjiţilor şi trudiţilor. Au nu sunt ei acei trudiţi, ei simplii marinari, în tot momentul supuşi primejdiilor ? Parcă înţelegând că pentru astfel de oameni sărmani suferise Mântuitorul, ei convertiţi sufleteşte spre blândeţe şi umilinţă se rugau în tăcere. Simţind sub picioarele lor coverta legănându-se poate în aceste clipe pomeneau în rugăciunile lor pe cei de un sânge şi pe cei scumpi inimii lor, vii în sufletele lor, cu tot serviciul lung de marinar. Şi degetele lor cătrănite, noduroase, deprinse cu lucrul greu al marinarului, umbreau fără grabă piepturile lor cu semnele largi ale sf. cruci.

Părintele a terminat cu citirea Evangheliei şi a păşit în altar. Au trecut câteva minute. Clopotul bătu încet cele patru duble ; la ultima lovitură se trase bubuitura de tun. Imediat coverta se lumină cu o sută de lumânări de ceară şi felinare aprinse. Părintele Ilarion apăru în odăjdii albe şi precedat de corul cântăreţilor cu felinare în mâini, porni să ocolească bricul, urmat de căpitan, ofiţerii şi echipaj. Corul nostru excelent cânta : „Invierea Ta, Chiristoase Mântuitorul nostru, îngerii o cântă 'n ceruri" şi cu acest cânt toţi s'au ridicat pe punte.

Noaptea era fermecătoare, caldă. Bricul, puţin aplecat, făcea vre-o şapte noduri, navigând fără cel mai mic sgomot, iar procesiunea noastră înainta încet pe acest colţ rupt din depărtata patrie, pe când stelele sclipind strălucitor, ne priveau blând de sus.

Când ocolul fu isprăvit şi părintele binecuvânta începutul utreniei, intonând cu basul său profund şi puţin vibrător : *„Christos a înviat din morţi, cu moartea pre moarte călcând..."* corul repetă imnul, iar în urma lui marinarii plini de bucurie, cu feţele înseninate. După ei şi cei de cuart de pe punte, îngrămădiţi la uşa deschisă, reluară acest cânt de bucurie, care se răspândi şi se pierdu în mijlocul oceanului ce rostogolea valurile sale cu un murmur încetişor. In sfârşit slujba terminată, începură felicitările.

Mai întâiu felicitară pe preot şi apoi se apropiau de căpitan. Toţi până la cel din urmă marinar se sărutau cu acest om nobil şi bun, care niciodată nu şi-a mânjit mâinele sale cu bătaia. Fiecare primea dela căpitan câte un ou înroşit dintr'un coş mare, aşezat alăturea de

[1]) *Teuga* e puntea dela prova, sub care sunt cazărmile unde stau marinarii grade inferioare.

Navigaţie de plăce re cu yachtul românesc „Pinguin"

(urmare)

de Inginer ILIESCU-BRÂNCENI

Ne urcăm bucuroşi pe bord, ridicăm la loc pânzele şi cu derivorul aproape în întregime sus, din cauza fundului plat, lunecăm pe o apă gălbue ca mierea dar limpede ca izvorul, plină de erburi ce fâşâe fără întrerupere gâdilind fundul (zice Bob!) vasului nostru. Pinguin, în raport cu noul mediu, ne apare deodată mai mare şi mai solid decât părea adinioară în bătaia valurilor Mărei Negre.

Ieşirea nu e aşa uşor de găsit în aceste ascunzişuri încurcate din împărăţia stufului. Noroc că întâlnim o lotcă, mare şi neagră, cu trei lipoveni bărboşi, care se uită la Pinguin exact cum trebue să se fi uitat Aztecii la caravella lui Fernando Cortez.

Intrăm în vorbă cu ei şi, de oarece şi ei merg tot la Jurilofca, facem drum împreună, — într'un superb apus de soare care incendiază zarea şi tot cuprinsul apelor, — împinşi „sub vânt" direct de la pupă de un vânt cuminte şi măsurat. Lipovenii şi-au încrucişat „în foarfecă" cele două vele joase şi boltite, iar noi, ca să nu rămânem mai prejos, am pus balonul la „spinaker" („tangon" zice Bob, „baston" zice Drăgulin"). Cele două vaste aripi albe aşezate fie care pe alt bord, îmi amintesc de „tartanele" ce încrucişau pe lacul de Geneva acum vr'o 20 de ani, când îmi făceam ucenicia „întru pânzărit".

Şi până la Jurilofca îmbinăm defilarea amintirilor, cu admiraţia jocului de lumini şi umbre ce se alungă peste întinderea de apă din faţă şi colinele întunecate din fund.

Pe la orele 4 acostăm uşurel la cheiul de lemn din Jurilofca. Cherhanalele sunt în plină activitate, încărcând harnic crapi, ciortani, şalăi, moruni şi nisetri în camioane automobile, pentru a fi transportaţi în cursul nopţii către diversele centre de consumaţie.

Drăgulin pregăteşte cortul-polog peste „cokpit"-ul bărcii, şi-şi aprinde furnalul; Bob îşi îngrijeşte jurnalul de bord şi rotunjind câteva versuri (furnal, jurnal!) visează icre negre cu lingura mare. Căpitanul pe uscat, leagă relaţiuni folositoare şi reuşeşte chiar să aducă pe bord icrele visate.

După cină facem curăţenie generală; discutăm apoi câtăva vreme cu voce domoală proecte pentru mâine şi încântaţi de succesul zilei ne vârâm cum putem în culcuşurile noastre, destul de înghesuite.

Se lasă noaptea; forfoteala pescarilor şi curioşilor de pe cheu se potoleşte. Curând nu se mai aude decât pasul regulat al grănicerilor de santinelă şi zumzetul înfundat al miliardelor de ţânţari de dincolo de pologul nostru....

Soarele se ridică repede, risipind aburul de pe faţa apelor. Suntem din nou la drum; acelaş vânt de West ca şi eri dimineaţa ne mână în plin „sub vânt" către noua noastră ţintă, gura Dranovului.

Pânza mare babord, balonul spinaker la tribord, mergem împărăteşte în liniştea dimineţii. In mai puţin de $^1/_2$ oră dublăm capul Dolopman. In dreapta se profilează singura ridicătură de pământ de pe tot întinsul acestor lacuri, Bisericuţa, un fel de colină tronconică ce se vede din toate părţile formând un excelent punct de reper. In stânga, în fundul orizontului la peste 30 klm., se zăreşte moţul insulei Popina şi colinele dinspre Beştepe-Mahmudia. In faţă, nimic de cât apă nesfârşită.

Pentru prima oară navigăm la busolă; din lipsă de instrumente apreciez unghiul de pe hartă tot cu busola şi după ce fixez capul socotit, hotărâm să menţinem cu străşnicie acest cap pentru a vedea dacă ne putem bizui într'adevăr pe aplicarea busolei. Pentru prima oară Drăgulin e admis să înceapă ucenicia cârmei; ia în primire echea cu un fel de adâncă religiozitate.

Mersul direct „sub vânt" aşa de agreabil din unele puncte de vedere, e însă legat de un pericol permanent; în caz de manevră greşită, sau mutare neaşteptată a vântului, pânza mare poate fi adusă să traverseze brusc de pe un bord pe altul, ceeace poate cu uşurinţă produce stricăciuni importante; ba poate chiar un cap spart sau un „om peste bord". Drăgulin instruit de acest pericol se achită cu conştiinciozitate de datoria lui de cărmaciu.

O huruială înfundată se aude câteva momente în depărtări con-



Din colecţia Antipa

Impărăţia stufului

fuze şi apoi dispare. Abia peste un sfert de oră reîncepe mai distinct şi, ridicând capetele, descoperim două hidroavioane care se rotesc în înaltul cerului. Ştim că ne caută pe noi; înaintea plecărei din Mamaia vorbisem cu comandantul Hidroaviaţiei care-mi spusese că va face un raid prin partea locului şi dacă ne va descoperi ne va face un semn amical.

Câteva minute îi vedem urmărind o lotcă pescărească cu pânze, apoi ne descoperă şi vin drept deasupra noastră unde descriu un graţios arc de cerc pentru a se afunda apoi cu iuţeală în negura din spre miază-zi. Intr'o jumătate oră vor parcurge ceeace noi am făcut într'o zi întreagă. Totuşi preferăm nuca noastră legănătoare, pânzele noastre albe şi larg deschise ca aripele unui fluture...

Principiul busolei, inventat zice-se de chinezi acum vreo două, trei mii de ani, şi aplicat de noi pentru prima oară astăzi, se adevereşte exact; din linia de stuf, — care a sfârşit în fine prin a apărea înaintea noastră, — se afundă, exact în provă, un gât de

---

dânsul. După ce felicitară pe ofiţeri se felicitau şi reciproc. Iar sus pe covertă era gata întinsă muşamaua pentru fiecare „castron" (grup) şi pe fiecare muşama câte o bucată de şuncă, cozonaci şi ouă roşii. Pe teugă era pregătit butoiul cu rachiu. Părintele Ilarion, flămânzit, mai ales însetat, de data aceasta binecuvântă şi sfinţi bunătăţile ceva mai repede şi plecă să sfinţească mesele de sărbătoare la căpitan şi în careul ofiţerilor, unde erau adunaţi cu toţii. La apariţia preotului, cineva strigă vesel: — Mai repede părinţele... că tare am vrea să gustăm... Coniacul de aici e plendid... şi madera şi şampania. Sus s'a dat semnalul pentru rachiu. Căpitanul îşi umplu paharul din butoiu şi strigă cu toată inima: — Sărbători fericite, băeţi! Să trăiţi, d-le Căpitan! răsună răspunsul din partea marinarilor. După distribuţia rachiului a început înfruptarea... şi s'a terminat, atunci când stelele s'au pierdut biruite de faptul dimineţii, iar spre est orizontul îndepărtat se aprindea purpuriu anunţând răsăritul apropiat al soarelui.

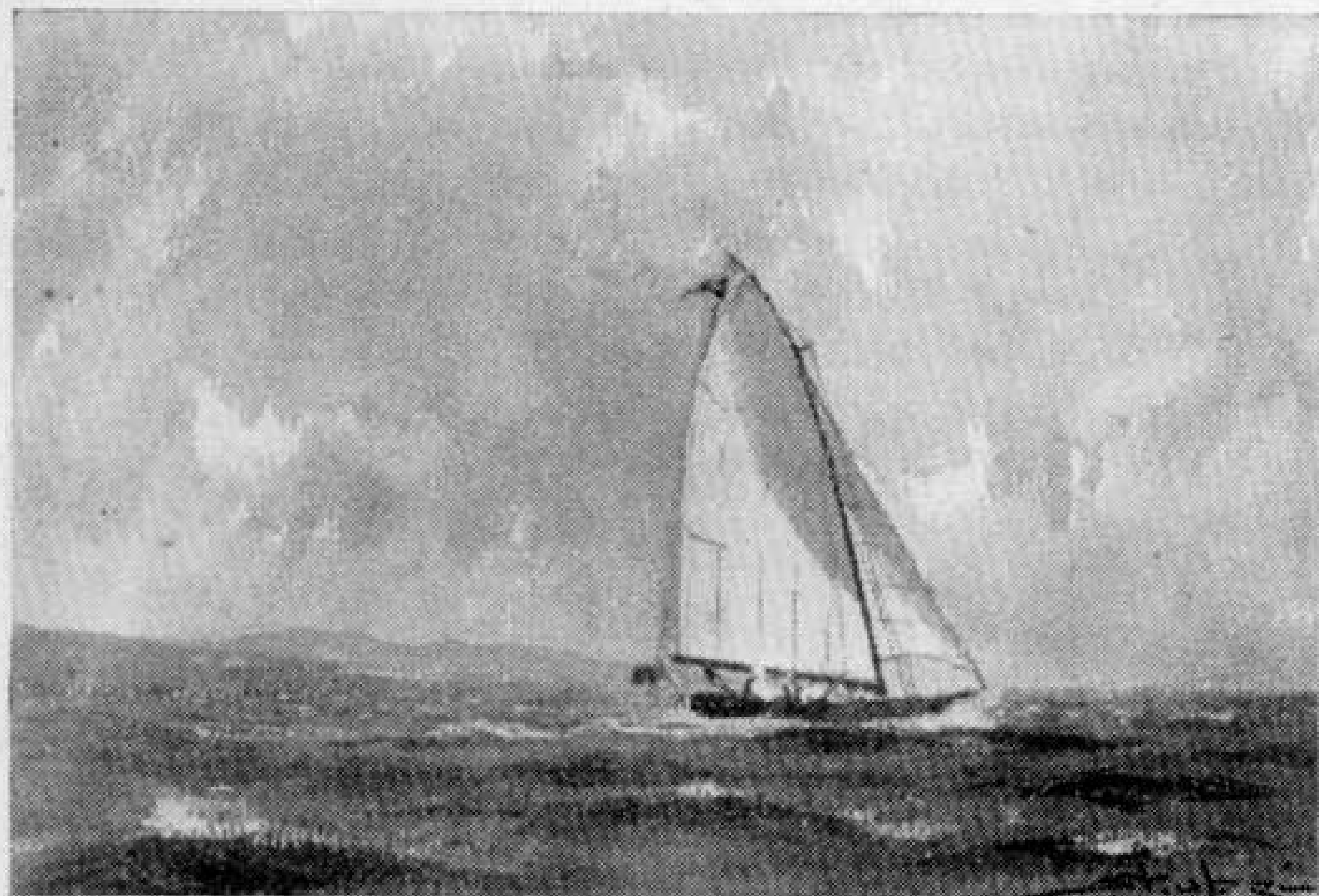
Tradus de *Victor Stoianovschi*

apă, înţepat de o pădure de pari negri printre cari cu băgare de seamă ne strecurăm în zig-zaguri complicate.

Este gura Dranovului şi parii aceia marchează scule de pescuit pe care ne silim să ne ferim de a le rupe sau încurca. Dar ce labirint. N'aş vrea să fiu peşte în gura Dranovului! Aci este punctul unde se îmbină apa încă dulceagă a lacurilor cu apa direct dulce sosită din Dunăre; aci este unul din punctele obligatorii de trecere a peştelui de la lacuri la Dunăre şi înapoi. Nicio mirare ca aci să fie o importantă aşezare pescărească.

Una după alta defilează pe stânga noastră cherhanalele aşezate pe piloţi şi pământ cărat cu lotca, unde se adună şi clasează peştele vânat de pescari. Tragem la una din ele. Suntem de mai înainte recomandaţi şi ni se pregăteşte o ciorbă pescărească din plătică spintecată'n cureluşe, pe care n'o s'o uităm multă vreme.

In cursul după mesei mergem să încrucişem câtăva vreme pe gârla şi în largul lacului Dranov, căutând pe „regele şalăilor" care însă nu catadicseşte să se prezinte; ba chiar prin trucuri, numai lui cunoscute, ne reţine la fund pentru totdeauna savantele noastre cârlige cu linguri aurite, emeriioare alămite, legate cu „crini de Florenţa" (zice Drăgulin) şi cumpărate cu bani scumpi la „Manufacture de Saint-Etienne", (sigur că aveţi şi Dvs. cunoscutul catalog).



Necăjiţi, renunţăm la pescuit; decidem să tragem o siestă; ne ancorăm în modul cel mai simplu din lume legându-ne de moaţele unor trestii mai răsărite (pânzele jos, derivorul sus!). Până una alta, suntem vizitaţi de o lotcă, plină de pepeni, condusă de un flăcău şi un moşneag, care se plânge de o „afurisită de măsea"; şi după oarecari ezitări mă întreabă deodată dacă n'aş putea să i-o scot!

Casca colonială şi o pijama albă îmi dă probabil aerul de doctor. Pe pustietăţile acestea de apă unde să găsească omul un ajutor? Barca noastră de mahon lustruit, alămurile ei strălucitoare îi inspiră respect şi încredere. Scot afară trusa medicală de bord ca să-i măresc încrederea; am chiar, printre sculele mele, un fel de ciocancleşte nichelat care face mare impresie şi o sticluţă cu apă oxigenată pe care o diluez cu apă din lac în chiar bărdaca moşului.

— „Care e moşule?

— „Asta domnule".

— „Asta moşule?".

O uşoară smucitură şi măseaua e deja în mâinile mele. Mişca aşa de mult că nu mai era nevoe nici măcar de cleşte ca s'o tragi afară. Il costă pe moşulică doar doi pepeni şi un „bodaproste Domnule" după care mulţumit, îşi înşfacă vânjos lopeţile iar noi reluăm siesta un moment întreruptă.

Spre seară împuşcăm două lighioane care cad în stuful de nepătruns. Păcat de cartuşe şi de lighioane Noaptea o petrecem pe bord în faţa cherchanalei, luptând cu milioanele de ţânţari cari, de data aceasta, au reuşit să pătrundă prin vreo gaură, sub pologul nostru.

III.

Goniţi de nesomn şi de ţânţari, plecăm fără să mai aşteptăm ziua, pe la 4 dimineaţa şi pe un vânt turbat, pe care însă îngustimea locului şi pânza redusă îl face acceptabil; defilăm încă odată prin coturile gârlei Dranovului şi pe alele şerpuite ale Cerneţ-ului. E cazul să întrebuinţăm toate fineţele artei pânzăritului şi această îndeletnicire ne ţine încordaţi lungile ceasuri ale acestei călătorii dealungul veşnicului stuf, ici şi colo înflorit de o floare roşie al cărui nume nu-l cunoaştem şi de sborul licăritor al pescăruşilor albaştri (Martin pêcheur) cu penele strălucitoare, ce ne urmăresc ceasuri întregi.

Agăţată de o trestie cu capul în jos, cu picioarele drept în coadă, cu gâtul lung şi parcă pleşuv, cu un cap ridicol şi ciudat, o pasăre de baltă care pe aici se numeşte „jidov" are aerul să-şi bată efectiv joc de noi!

Şi fluturi, mii de fluturi, toţi la fel, cu aripi înguste, negre albăstrui, cu două bobiţe galbene luminoase, cu trup ca de albină, se sbenguesc la limita dintre apă şi stuf. Sunt născuţi poate azi dimineaţă şi n'au de trăit decât până mâine....

Canalul Principele Ferdinand deşi mult mai larg decât Cerneţul ne obligă să punem motorul, din cauză că malurile lui sunt adăpostite de sălcii şi plute maestoase care împiedică vântul să ajungă până la noi.

Ajungem tocmai în Dunăre pe luciul larg al braţului Sft. Gheorghe unde putem din nou să ridicăm pânza. Navigăm în susul Dunărei, „strâns la vânt" (au plus près) şi făcând numeroase volte. E o adevărată plăcere, nu numai sportivă, dar cu o latură direct intelectuală, să încerci a rezolva problema complicată a navigaţiei „strâns la vânt", contra curent, sub maluri umbrite de copaci uriaşi formând un peisaj romantic ca aspect, dar împiedicător al vântului de care avem mare nevoie.

In mijlocul fluviului, vântul e mai bun, dar curentul e mai tare; lângă mal avem o mai bună utilizare a curentului (uneori chiar contra curent rezultat din vârtejurile apei) dar vântul e prea neregulat şi slăbit. Pe deasupra „voltele" continui şi grija de obstacole ascunse sub faţa apei, pe care ochiul atent le poate abia ghici sub vârtejurile ce le trădează.

Şi totuşi înaintăm, ne insinuăm cu perseverenţă şi continuitate aşa încât pe la amiazi suntem la intersecţia canalului Regele Carol I., unde acostăm la şantierul naval din acel punct pentru a face provizie de apă de băut şi a ne mai destinde membrele amorţite.

Suntem încunoştiinţaţi că pe canalul Regele Carol pe unde voim să ne întoarcem vom avea dificultăţi din cauza unui concesionar al pescuitului care a barat canalul, împiedicând circulaţia.

Lucrul acesta ni se pare aşa de neraţional şi abusiv încât nu voim să credem. Un canal care a costat zeci sau sute de milioane, tocmai pentru a înlesni comunicaţiunile, să fie lăsat la discreţia unui individ, pe motivul că plăteşte o arendă anuală de câteva mii de lei, ni se pare monstruos şi imposibil, chiar în ţara noastră unde se zice că orice e posibil.

Pornim, cu motorul, farmecul călătoriei înveninat de perspectiva unei dispute inevitabile şi violente, fiindcă suntem decişi la orice.

Ceasuri lungi de navigaţie între două maluri de vegetaţie exuberantă, întreţinută larg de soarele cald şi apa la discreţie; o gâscă sălbatică sare dintr'un luminis, la câţiva metri, dar puşca nu e la îndemână.

Abandonez definitiv cârma secundului şi mă instalez pe puntea din provă la picioarele catargului într'o visărie fără de sfârşit şi fără turburare....

Disputa a fost mai puţin violentă decât ne aşteptam. Omul a fost impresionat de lemnul de palisandru al vasului nostru, poate de înălţimea catargului, poate de căşcile noastre (Drăgulin zice că

de ţevile puştei aşezate la vedere) şi protestând, mârâind că are „drepturi" că-i „speriem peştii", a ridicat cu rea voinţă şi vădită încetineală faimosul baraj.

Alte ceasuri de trândăvie şi navigaţie mecanică, pe un braţ îngust cu coturi brusce şi cu peisagii fermecătoare, totdeauna noi, deşi mereu aceleaşi.

Către seară începem să simţim suflul apropiat al apelor deschise, al vântului nestânjenit, de care ne e foarte mare dor.

Deşi târziu, deşi vânt tare şi direct din provă, decidem să ridicăm imediat pânzele şi trăgând volte să traversăm Razelm-ul şi să petrecem noaptea sub malul din faţă (vreo 15 klm. care din cauza voltelor şi derivei vor deveni cel puţin 30).

Soarta a decis însă altfel. Abia am ridicat pânza, când trosnituri şi lovituri violente ne obligă să ridicăm în grabă derivorul şi să coborâm pânzele. In câteva secunde se execută manevra, dar lipsiţi de derivor suntem duşi la derivă de vântul violent.

— „Vira motorul!

Alte lovituri violente ne obligă însă să-l stopăm imediat şi să-l tragem sus.

Abia acum îmi dau seama de farsa sinistră pe care ne-au făcut-o autorii canalului. Cele două diguri ce formează malurile acestui canal se prelungesc *sub apă, ne-balizate*, nesemnalizate prin nimic.

Valurile violente ne isbesc de blocuri de piatră pe care nimic nu ne-ar fi făcut să le bănuim.

Bob la apă, Drăgulin şi cu mine la rame, reuşim după sforţări istovitoare, să scoatem barca din zona periculoasă. Vântul ne derivează repede înapoi, vârându-ne în stuful de lângă mal. După o recunoaştere exactă a digului (Bob la apă) tragem o toană la larg, ochim axa canalului şi ne lăsăm derivaţi exact („ca la manevre" zice Drăgulin) în linia de mijloc, înapoi pe canal.

Am pierdut mai mult de o oră, şi faţă de noaptea care se lasă devenim cuminţi şi hotărâm să înoptăm în gura canalului. Cercetări amănunţite ne dovedesc că vasul n'a suferit nimica serios. Doar helicea are mici ştirbituri fără importanţă.

Facem bucătăria pe uscat „Omul dela apă" se încălzeşte şi îşi pansează cele două sgârieturi destul de mari pe care i le-a adus lupta cu digurile perfide.

In curând se întunecă de-abinelea şi împărăţia ţânţarilor pompează fără frâne din trupurile noastre obosite. Pentru anul viitor vom şti să facem pologuri mai bine închise.

Deocamdată, să doarmă cine poate!

(Va urma)

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII
POVESTEA NAVIGAŢIEI

Pe drumul albastru au venit minunile vieţii.
BLASCO IBANEZ

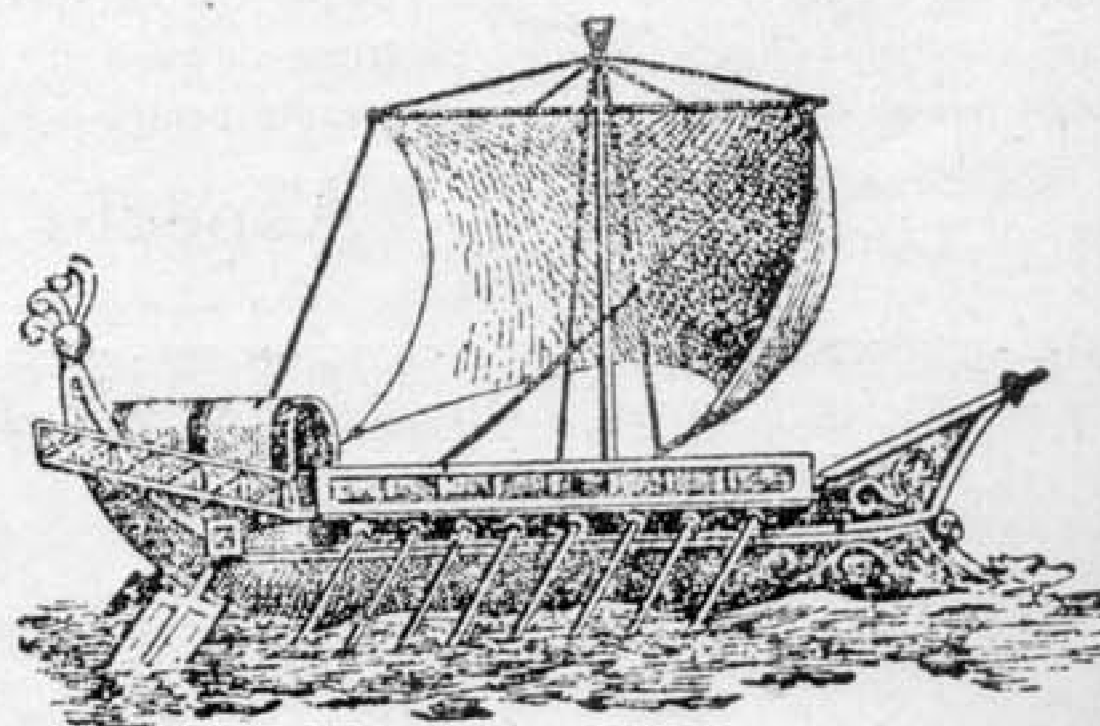
Pirateria. Faptele petrecute în secolul I înainte de Christos, s'au repetat, cu alte mijloace, şi în secolul al XX-lea după Christos, în răsboiul mondial (1914—1918).

Marea, din secolul I, era domeniul Romei. Cetăţenii romani îi spuneau *„Mare Nostrum"*. Un secol şi jumătate nicio altă flotă nu îndrăsnise să stea împotriva flotei romane. Jumătate din pământurile Mediteranei erau sub proprietatea romană. Cealaltă jumătate era în folosinţa altor popoare, dar cu voia stăpânitorilor romani. Toate bogăţiile pământului se îngrămădia în Italia. Roma era stăpâna mărei. Adversarul ei continental era *Mitridate al VI-lea Eupatorul, din Asia Minoră*. Regele *Pontului*, sau al *„regatului mărei"*, trebuia să aibă o *marină* şi a avut-o. Tratatul dela Dardan a impus însă lui Mitridate distrugerea flotei sale. El a făcut alta şi a pregătit *„războiul de piraţi"*, sau *„războiul de cursă"*, contra aliaţilor romanilor, în mările Asiei, Greciei şi Cretei. Când Mitridate a luat în serviciul său navele piraţilor, atunci când a organizat această întreprindere militară, această *„goană în contra comerţului"*, *„pirateria"* era tocmai în epoca sa de aur. Războiul de piraţi era revanşa pe care o visa o ţară care n'avea puterea sau voinţa de a domina pe mare.

Să distrugă sau să tulbure comerţul şi aprovizionările adversarului, să-l enerveze, să-l înebunească, e scopul acestui război. Lucrurile s'au petrecut la fel în 1914—1918 cu Germanii, întrebuinţând submarinele împotriva „Aliaţilor" mai tari pe mare. Istoria se repetă.

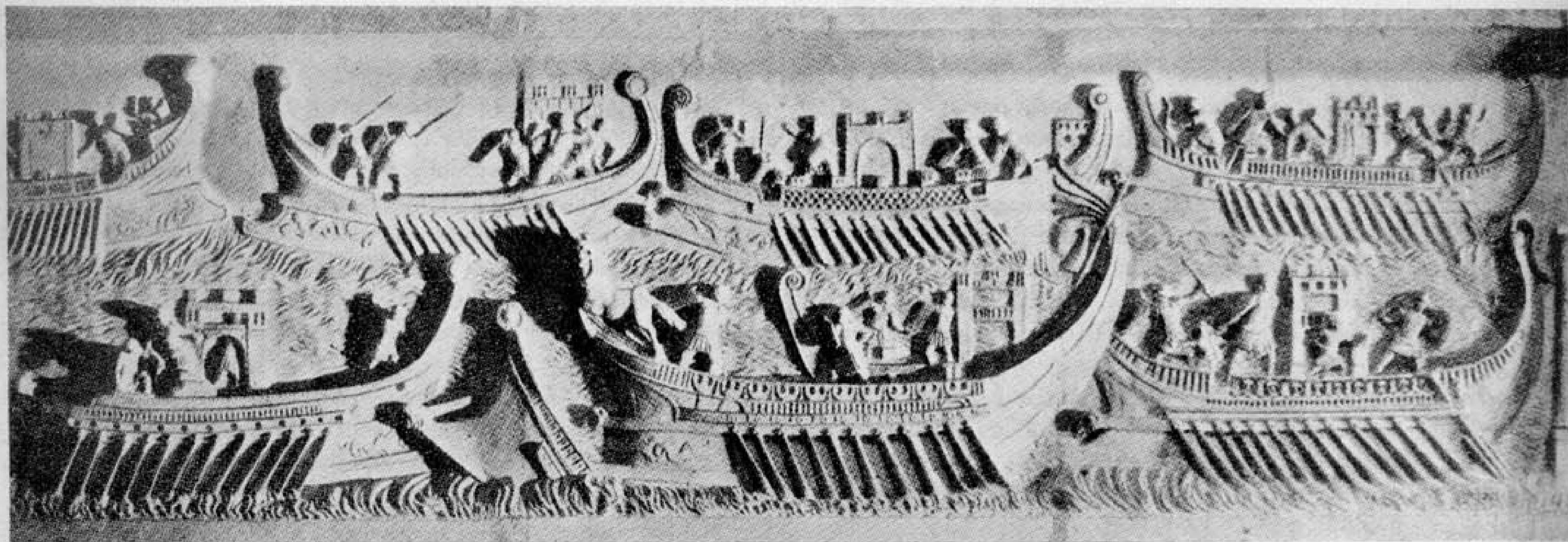
După atacurile piraţilor, dispăru navigaţia în marea Egeie. Atunci, scrie Plutarch, piraţii veniră să pustiiască oraşele şi insulele litoralului. „Navele lor aveau pupa aurită, covoare de purpură, iar ramele erau argintate". Curând activitatea acestor cutreerători ai mărilor începu să devie un pericol militar şi politic, căci punea în mişcare pe toţi nemulţumiţii diferitelor popoare de sub ascultarea Romei.

Supuşii romanilor le dădeau ajutoare sau le primeau de la piraţi. Milionul de sclavi romani care lucra în Sicilia, ceru ajutorul piraţilor. *„Oamenii mărilor"* scăpară însă acest prilej pe care îl prinseră însă mai târziu în Spania, când Mitridate dădu flota şi banii necesari lui Sertorius care conducea rămăşiţele partidului democrat din Spania. In tot imperiul roman se făcu o coaliţie generală din toţi învinşii de altădată şi războiul contra lui Mitridate, la origină un simplu incident de frontieră, deveni o ameninţare de moarte contra unităţei Imperiului Roman. *Aceasta era opera navelor uşoare, fără cari, convergenţa acordurilor nemulţumiţilor, cari nu se cunoşteau între ei, n'ar fi fost cu putinţă, ba chiar ar fi fost de neînchipuit.* Necesitatea de a sfârşi cu piraţii devenia urgentă. Roma, stăpâna lumei şi a mărei, pentru care toată lumea lucra, ca să-i dea de mâncare, era în pericol de a muri de foame, când piraţii apar pe drumul din Egipt spre porturile Italiei. Regularitatea transporturilor de aprovizionare pentru Roma, făcea o pradă ideală pentru piraţi.



Galeră romană.

Roma nu mai era republica de ţărani muncitori de altă dată, ci o lume de proletari, aproape fără ocupaţie şi a căror grijă de căpetenie era să găsească cele necesare vieţei zilnice. Dacă acestea lipseau sau se scumpeau, guvernanţii se puteau aştepta la orice din partea lor. Chestiunea alimentării oraşului începea să devină o problemă importantă; pentru administraţie şi guvern, chestiunea principală era numai aprovizionarea cu grâu, căci hrana romanilor consta numai din pâine şi din fiertură. In loc de a căuta un remediu, guvernul distribuia grâu eftin, ajungându-se astfel şi la restrângerea dreptului de proprietate şi la restrângerea libertăţei comerciale, prin rechiziţiile de grâu. Se încercă pe urmă ca centrul de aprovi-



Galere romane în căutarea piraţilor.

zionare să devie Africa, partea de lângă Sicilia, pentru înlăturarea riscurilor unei călătorii lungi pe mare. Sforţările acestea însă au adus instabilitatea pieţei şi au mărit pericolul.

Poporul nu se mai mulţumea să sufere în tăcere sau să se revolte contra negustorilor ori a pretinşilor acaparatori, ci simţindu-şi forţa prin slăbiciunile sau concesiunile ce i le făceau guvernanţii, începu să acuze de nepricepere clasa conducătoare. Apar atunci ambiţioşi şi nemulţumiţi, cari ridicându-se ca apărători ai sărăcimei, propagă greva între soldaţi sau refuzul serviciului militar.

Iată unde şi până la ce grad de pericol, *incapacitatea de a folosi superioritatea navală*, pe care o avea, pentru a organiza poliţia *mărilor, duse Roma, regina naţiunilor*. Tribunul Gabinius propuse să se voteze o lege, invitând Senatul să numiască un consul, care să aibă grija să termine războiul cu piraţii. Un *dictator* (fără titlu) pe mare, pe toate mările, pe toate coastele până la o distanţă de 75 klm. în interiorul uscatului, căruia să i se supună toţi guvernatorii, toţi negustorii romani ; aceasta era soluţia. Omul ales fu *Pompei, un marinar de carieră*.

A doua zi chiar, după numirea sa, preţul grâului scăzu, probă fulgerătoare de încrederea ce i se da. Pompei era un specialist în chestiunile maritime. Pompei trimise diviziuni de nävi în punctele unde piraţii puteau să treacă din o mare în alta pentru a fi la adăpost de urmărire.

Aceste diviziuni *patrulând în diferitele lor secţiuni, dau goană contra tuturor navelor pirate pe cari le întâlnesc şi care retrăgându-se intră în zona cercetată de altă diviziune. Piraţii se retrag spre Cilicia, dar Pompei se concentrează acolo.* Câştigă prin luptă 71 de nave pirate, prin capitulare ia încă 306, iar alte 900 fură distruse în luptele de mai înainte. Pier 10.000 de piraţi şi 20.000 sunt luaţi prizonieri, sunt salvaţi milioane de captivi şi toate acestea după 35 de zile de când Pompei părăsise Italia.

Problema pe care şi-a pus-o Pompei şi a rezolvat-o a fost :

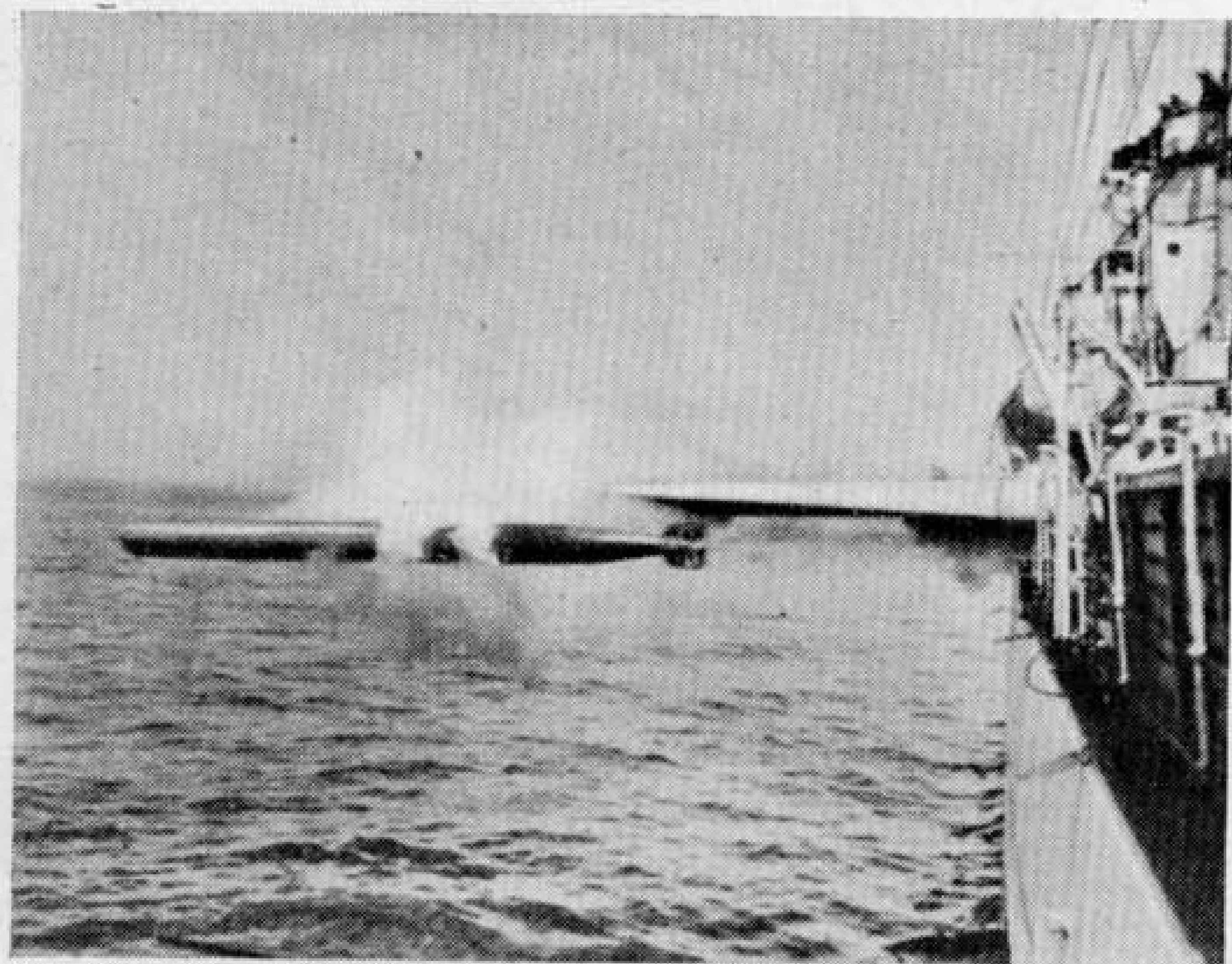
„Un inamic care nu e stăpânul mărei, poate, graţie unor împrejurări şi perfecţionări de ordin technic material, să aibă o acţiune contra comerţului, deşi numai o acţiune parţială ? (Cum a făcut Mitridate cu piraţii săi).

„Şi cum puterea stăpână pe mare, poate să limiteze această împiedicare şi să-şi recapete libera întrebuinţare a superiorităţei militare, pentru a termina războiul? (Cum au făcut Romanii numind pe Pompei comandant al flotei).

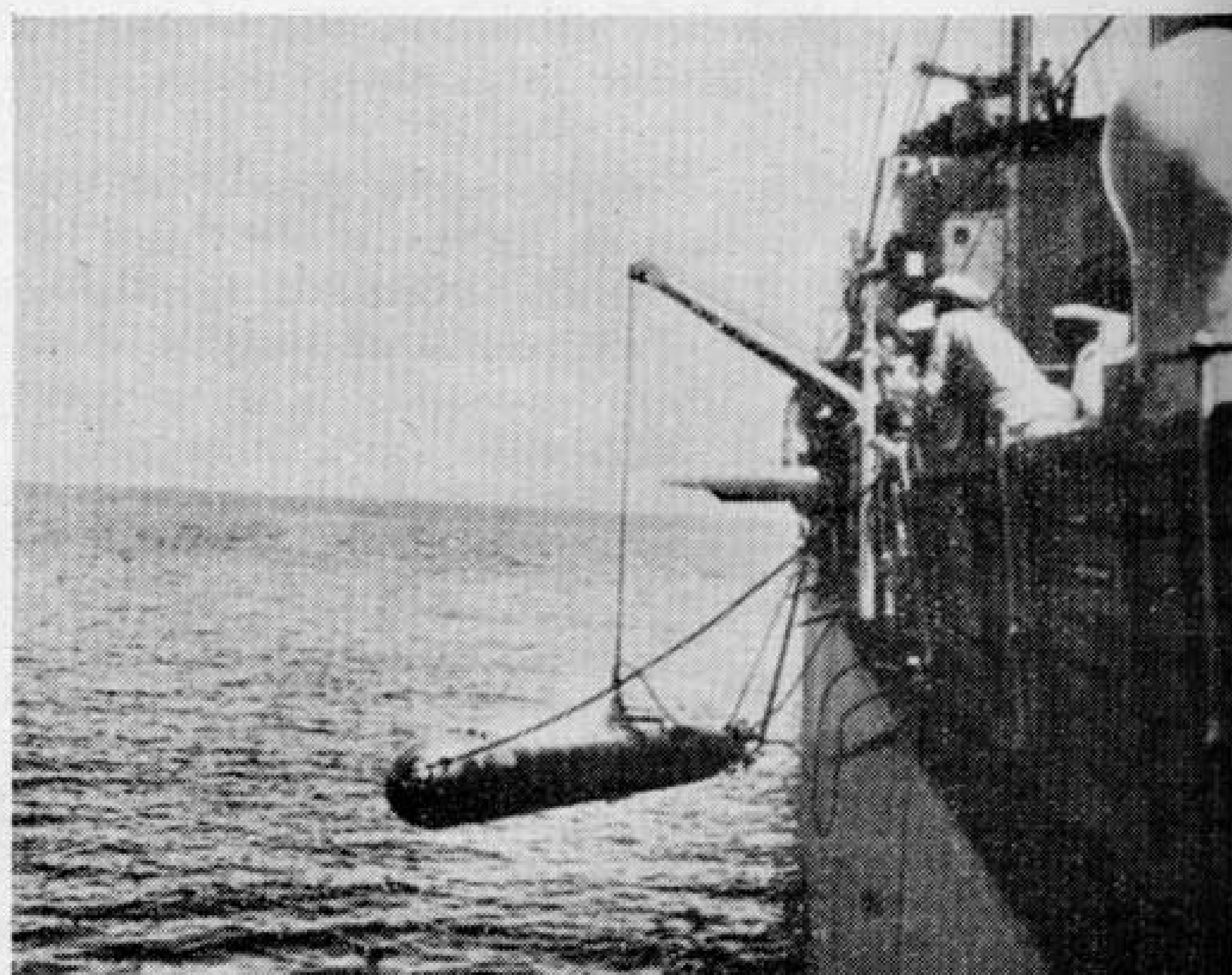
Războiul cel mare din 1914—1918 a avut aceiaş problemă cu submarinele şi a fost rezolvată la fel. Douăzeci de secole nu au schimbat principiul soluţiunei.

C. *Amiral* CORNELIU BUCHHOLTZER

Aspecte din marina modernă



Lansarea unei torpile automobile.



Pescuirea şi îmbarcarea torpilei lansate.

CRONICA

Un vechiu act de botez

Astăzi, în portul Alexandria, urcându-mă la camera de navigaţie a vaporului „România", recitii din nou rândurile pline de avânt şi patriotism, dictate de marele înţelept: *Rege Carol I,* cu ocazia botezului acestui vas de pasageri.

Iată-le:

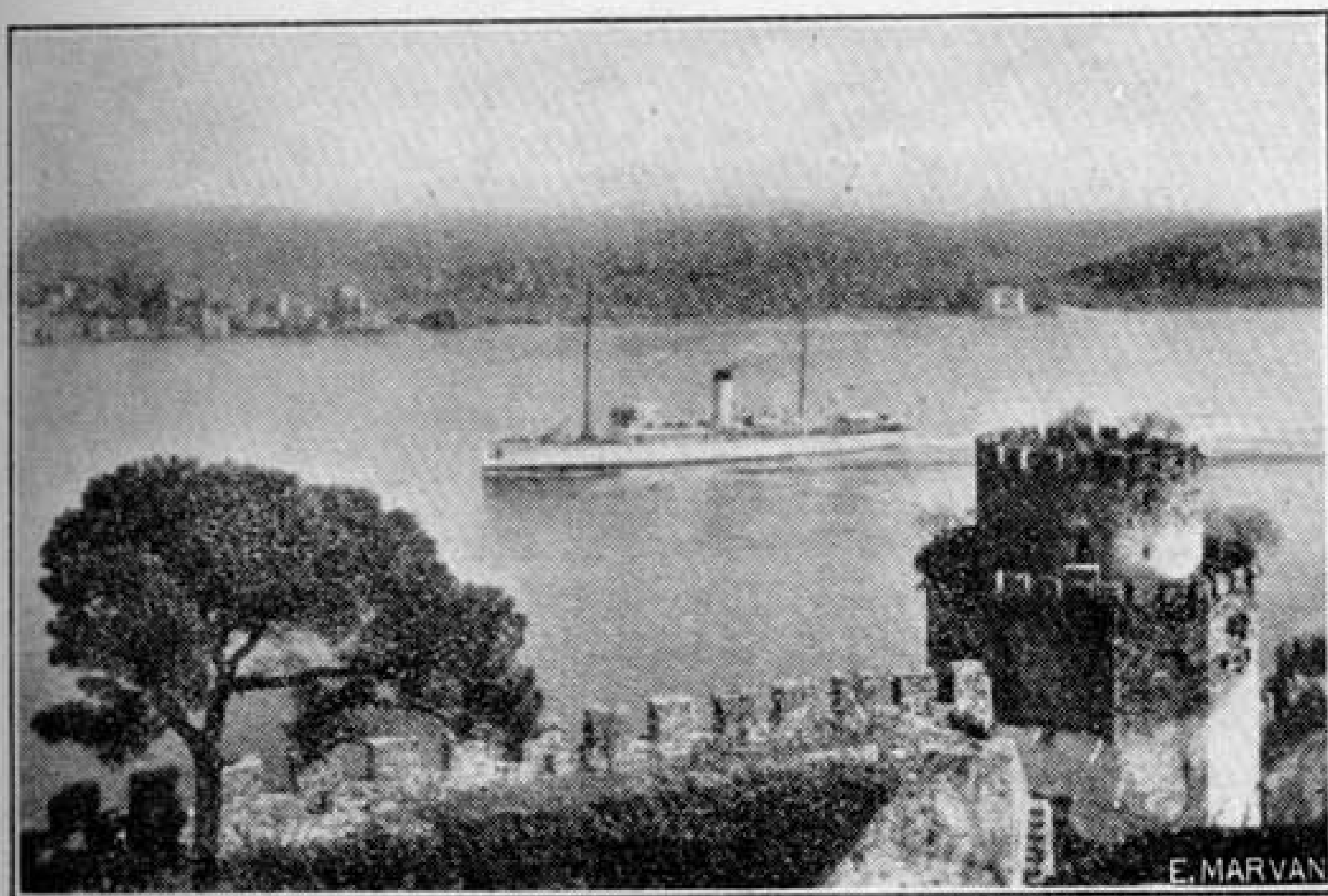
„Noi Carol I, din graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Rege al României,

Sfinţitu-s'au acum şapte ani vasele *„Regele Carol I"* şi *„Principesa Maria"*, cari au asigurat legătura regulată prin căile noastre ferate, între Europa occidentală şi Constantinopole.

Serbăm azi botezul vasului *„România"* prin care se întinde linia Serviciului nostru Maritim până la coastele Africei şi Asiei.

Fie ca acest vas să înfrunte biruitor furtunele şi valurile mărilor *şi să ducă, tot mai departe, faima numelui de Român.*

In acest dor Am voit să fiu faţă Eu însu-mi, împreună cu Majestatea Sa Regina şi cu Alteţele Lor Regale Principele şi Principesa României, la botezul acestui vas, care s'a sfinţit de P. S. S. Episcopul Dunărei de jos, azi, în a XIV-a zi a lunei Mai anul una mie nouă sute cinci al mântuirei şi al XXXX-lea al Domniei Mele,



martori fiind Miniştri Mei, Preşedinţii şi Vice Preşedinţii Corpurilor Legiuitoare, Inalţii demnitari ai Statului, clerici, ostaşi şi civili şi mare mulţime din iubitul Meu popor.

Acest document s'a semnat de Noi în două exemplare cari se vor păstra unul în arhiva Statului iar cel-l-alt pe vas".

CAROL I

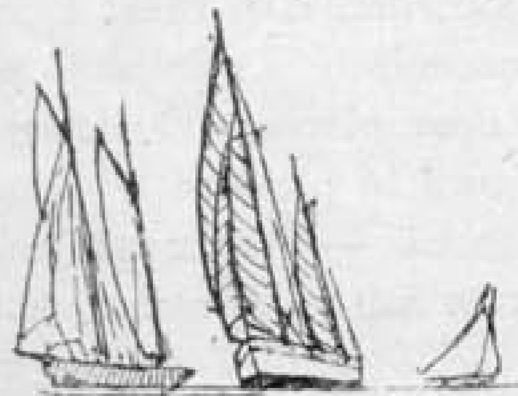
Recitii cu evlavie aceste rânduri. Când oare vom mai avea ocazia noi, cei din generaţia de azi, să asistăm la un asemenea act solemn. Scoborâi pe punte, şi rezemat de copastie, privii întristat spre marile nave ce erau legate în apropierea noastră.

Priveam în jurul meu: zece pacheboturi şi şase cargoboturi sub pavilion italian, mari, frumoase, moderne şi repezi.

Ce mică, ce umilă pare azi *„România"* noastră, nava României Mari.

CR. P. CIOCAN

Ofiţer pe vap. „România" S. M. R.



Marina Jugoslavă

Vas Şcoală pentru marina comercială. — La 25 Iunie a .c. a fost lansată, la şantierele Stülken din Hamburg, nava de şcoală practică *„Jadran"*, pentru marina comercială jugoslavă, care va fi predată lui *„Association Jadranska Strazu"*. Pentru statul jugoslav, cu o marină comercială relativ mică, acest vas-şcoală pentru formarea viitorilor săi marinari şi ofiţeri este o dovadă şi mai mult de eforturile pe care Jugoslavia le face pentru a crea cadre de viitor, dând un învăţământ comercial, modern şi practic Căpitanilor şi ofiţerilor săi din marina comercială.

Record de lefuri mici la echipajele jugoslave. — Ca şi în toate afacerile şi industriile, în situaţia actuală a crizei, spezele mici de exploatare joacă un mare rol. Armatorii jugoslavi cunosc bine rolul lor în ce priveşte expansiunea şi dezvoltarea unei marine comerciale în actuala situaţie a navlurilor mici şi, de comun acord cu ofiţerii şi marinarii de pe vapoarele lor, au redus lefurile lor lunare la un nivel care, pot spune, au uimit pe toţi din branşa noastră. Până acum lefurile cele mai mici erau pe vapoarele greceşti, acum însă lefurile cele mai mici ce se plătesc sunt pe vapoarele jugoslave şi pentru acest lucru nu putem decât să admirăm atât pe armatori cât şi echipajele vaselor jugoslave.

Sunt sigur că mulţi din branşa noastră, şi mai ales echipajele interesate, nu vor putea crede că jugoslavii, cu valuta lor destul de ridicată faţă de leu şi de drachmă, plătesc lefuri la echipaj, fără hrană, la un vapor de 7500 tone încărcământ, care face voiajuri numai în apele streine, numai lire sterline 175, ceeace este un adevărat record de lefuri mici. Lefurile la un vapor grecesc sunt de 250 lire, la unul englez 335 lire, adică aproape dublu decât plătesc jugoslavii şi de aceea cu drept cuvânt mai mulţi armatori englezi se întreabă ce e de făcut faţă de noua concurenţă din partea marinei jugoslave, pe lângă concurenţa ce au din partea celorlalte marine comerciale.

Vechiul armator Peter Regier din Odessa, ale cărui vase aveau pavilion englez, din cauza lefurilor mici ce se plătesc la vasele jugoslave şi din cauza celorlalte înlezniri ca scutire de impozite etc. a pus la vasele sale pavilion jugoslav, formând la Susak o societate *„Parobrodarsko Akcionarsko Druskvo Progress"*, şi nu e de mirare ca şi alţi armatori streini să imite pe d-l Regier.

Capitalul francez în diverse industrii jugoslave. — Nu de mult timp capitalul francez era în rezervă şi ezita să se amestice direct în viaţa economică a Jugoslaviei.

In afară de întreprinderile în care era interesat înainte de război, după război a luat parte activă la un număr restrâns de afaceri. Chiar la capitalurile băncilor jugoslave francezii erau cu mult în urmă faţă de capitalurile austriace, ungureşti, cehoslovace, engleze, italiene, elveţiene şi chiar cele belgiene.

Insă în cei doi ani din urmă, capitalul francez a luat parte mai activă în viaţa economică a Jugoslaviei. De exemplu marea staţiune centrală Hydroelectrică a Dalmaţiei a fost preluată de francezi din mâinile Italienilor. La această staţiune francezii au pus mari capitaluri şi va deveni staţiunea cea mai mare din Europa Centrală, pe lângă cele două şantiere navale la Spalato.

Acum în urmă francezii au început să arate un mare interes şi pentru alte industrii jugolsave. La Kraljevo s'au construit cu capitaluri franceze mari fabrici pentru construcţia aeroplanelor precum şi alte industrii unde capitalul francez este cointeresat. De asemenea la Jasenica, care au construit lângă Belgrad o mare fabrică pentru material de drum de fier, poduri etc. Această fabrică este acum în stare să construiască vagoane de clasă noi şi este cea mai mare întreprindere din ţară pentru construcţia şi repararea materialului de

drum de fer, construcţii de vagoane de tranvay şi chiar aeroplane, iar acum are în construcţie 50 vagoane electrice pentru Societatea Tranvayului din Belgrad.

Din cele de mai sus se vede ceeace statul jugoslav a făcut flota lui comercială maritimă, porturile sale, şantierele sale cu industriile anexe, precum şi pentru turism şi pregătirea cadrelor sale de viitor pentru marina de războî şi cea comercială. Toate aceste înfăptuiri au ca bază, pe lângă scopurile comerciale şi politice foarte importante şi cu multe foloase materiale şi morale, dar şi cultivarea ideei marinăreşti şi îndrumarea către mare, a poporului jugoslav.

Ca să se vadă în ce mod larg, ingenios lucrează statul jugoslav, pentru marina lui comercială, cred că e bine să fie cunoscut articolul complect din legea pentru scutiri de taxe, ce a intrat în vigoare la 1 Aprilie 1928 şi se extinde până în 1940.

Prin această lege marina comercială maritimă precum şi cea fluvială sunt scutite: de toate impozitele directe, impozite pe moştenire şi imobile, pe cifra de afaceri, orice taxă către stat sau case autonome. Scutirea mai cuprinde: taxe de import, taxe vamale, afară de magazinaj, pentru orice vas maritim sau fluvial precum şi motoare importate din străinătate. Asemenea sunt scutite de orice taxă toate contractele de asociaţie şi preschimbările lor, precum şi taxa de înscrieri, taxe pe ipoteci sau împrumuturi pe vase fluviale sau maritime şi de orice taxe pe lefurile echipajelor.

Dar generositatea Statului merge şi mai departe fiindcă de toate aceste scutiri se bucură conform acestei legi, pe o perioadă tot de 12 ani dela data înfiinţării lor, toate întreprinderile maritime ce vor lua fiinţă, indiferent dacă aceste întreprinderi sunt formate de armatori sau capitaluri străine, destul numai ca vasele lor să fie sub pavilion jugoslav şi înscrise în Căpităniile Porturilor Jugoslave. Aceste ultime dispoziţiuni sunt ca să atragă capitaluri străine pentru flota lor naţională şi cred că pe lângă firma „Peter Regier" de care am mai vorbit şi nişte alte combinaţiuni cu unii capitalişti englezi ce sunt deja în fiinţă se vor găsi şi alţi armatori şi capitalişti străini care vor arbora pe vasele lor pavilionul jugoslav mai ales că au în favoarea lor şi diferenţele destul de bune din lefurile prea mici a echipajelor jugoslave aşa că tonajul maritim jugoslav va creşte fără îndoială dând de lucru la mulţi ofiţeri şi marinari ce sunt fără lucru, iar în caz de nevoe statul va avea la dispoziţie aceste vase pentru orice transport.

Iată cum a procedat şi procedează statul jugoslav pentru marina sa comercială secondat fiind de întreg poporul, care apreciind îndeajuns înaltele scopuri morale, materiale şi politice ce se urmăreşte, suportă cu uşurinţă sarcinile bugetare ce şi se impun.

Fără să imităm marile ţări maritime, e destul să urmăm activitatea navală a Jugoslaviei.

SPIRO P. VAGLIANATOS

Şcoală de marină pentru fete

Atât la redacţia ziarului „Ştiinţelor şi al Călătoriilor" cât şi la a noastră primesc scrisori dela tineri entusiaşti care cer lămuriri asupra *formelor* de îndeplinit pentru a putea face ocolul lumii cu... o barcă.

Entusiasmul acesta ne încântă pe noi, marinarii bătrâni, dar, din păcate, numai atât şi formele legale nu-s deajuns. Mai trebue şi ucenicia marinărească, teoretică şi practică. Fie cu *rame* (lopeţi), fie cu *vele* (pânze), o călătorie chiar numai dela Sulina la Constantinopole cere cunoştinţe de manevrare, de navigaţie, de meteorologie, de climatologie şi mai ales antrenament. Numai entusiasmul pune pe îndrăsneţii navigatori în situaţia tinerilor constănţeni care au fost pescuiţi în larg aproape morţi de foame.

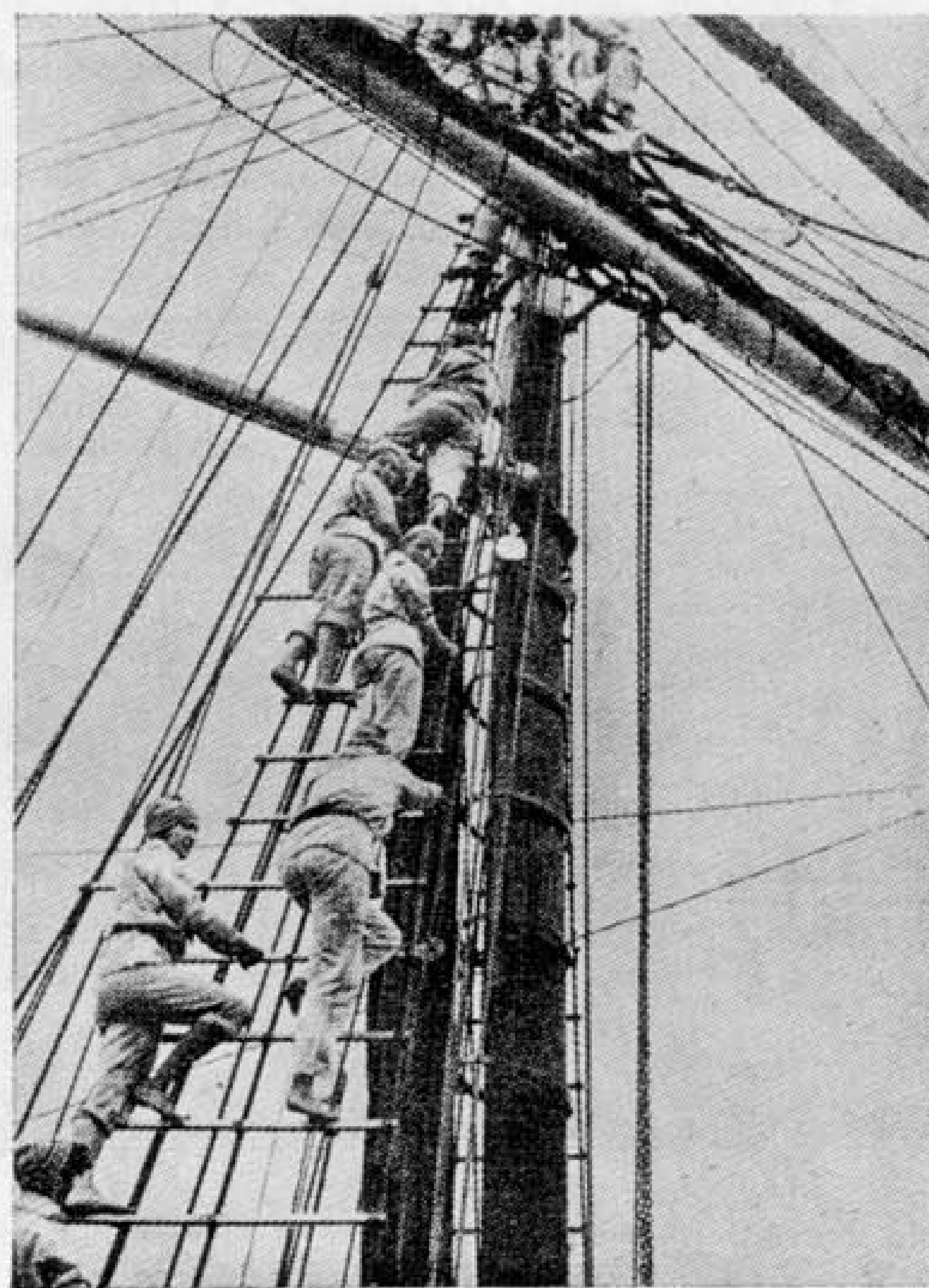
Intr'un număr trecut arătam organizarea unei şcoli americane pentru formarea tinerilor: cursurile practice şi teoretice durau doi ani, sub conducerea unor marinari încercaţi.

Acum vom vorbi de una franceză în care fetele bogate, înainte de a se urca pe propria lor barcă, coter sau yacht, fac ucenicia asprei meserii de marinar pe un vas cu pânze *Alcyon,* comandat de căpitanul de marină *George Hebert.*

„Alcyon" e o goeletă cu trei catarge, deci ceva mai mare decât *„Mircea"* al nostru. Reşedinţa o are la Deauville, port şi staţiune balneară prea bine cunoscută.

Ucenicile, toate din familiile instărite, reuşesc cu voioşia tinereţii să învingă toată greutăţile vieţii de bord. Partea cea mai grea e să se deprindă a *umbla cu picioarele goale.* Dacă pe puntea curată şi bine raschetată, — frecată cu lopeţele de cauciuc, — lucrul e uşor şi plăcut, urcatul însă în arboradă pe tăioasele *grisele,* — treptele de fringhie, lemn sau oţel, — şi pe jucăuşele *ţapapii,* — fringhii întinse sub vergi, pe care marinarii se sprijină cu picioarele, spre a lucra la înfăşuratul velelor, — pe vântul cel mai turbat, e usturător, mai ales la început.

Cu timpul talpa se îngroaşe, laba devine flexibilă, ca la maimuţe degetele picioarelor, în special cel mare, se desvoltă ca la cei lipsiţi



Sus... gabierele!

de mâini. Pentruca piciorul să nu ia proporţii mari şi să împiedice *„gabierele"* de pe *Alcyon,* de a dansa cu pantofiori, în program e prevăzut o oră de... mers încălţat!

La început bietele ucenice sunt cam speriate de sutele de *manevre,* fringhiile care servesc la întinsul, strânsul valelor, îndreptatul vergilor: *scote* şi *contrascote, fungi* şi *cargafungi, mure* şi *braţe,* de fiecare pânză, de fiecare bord şi de fiecare arbore câte două-trei perechi. Cu timpul însă le învăţă de ajung ca noaptea, cu ochii închişi, să pună mâna şi să tragă de manevra cu care se execută comanda dată.

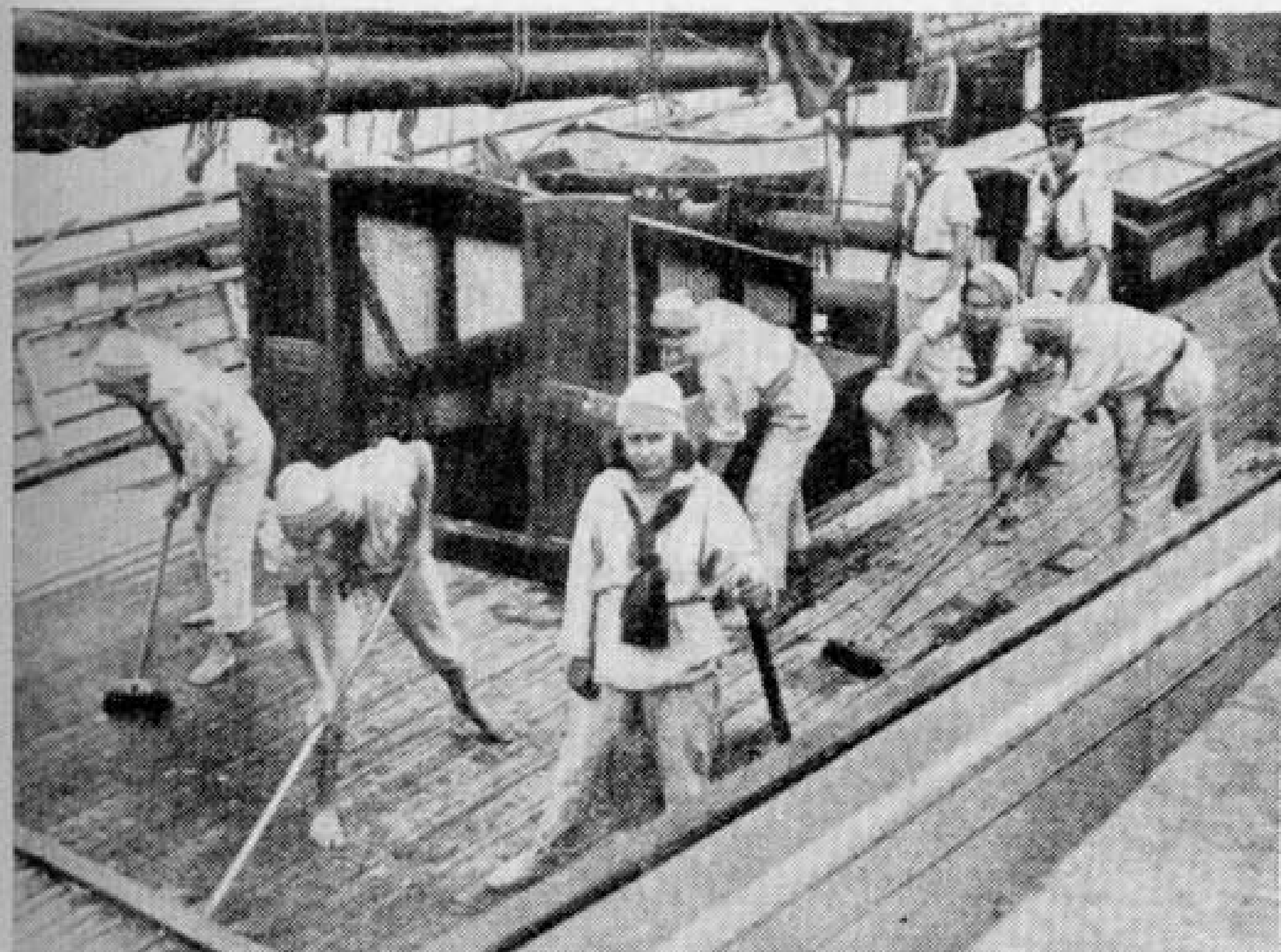
Ideia căpitanului Hebert a prins şi numărul cererilor de înscriere depăşeşte pe acela al locurilor. E şi firesc lucru: dacă pentru pasagerul grăbit navele mecanizate au înlocuit pe cele cu pânze, — pentru cel care caută doar plăcerea călătoriei în largul mării, cele cu pânze vor rămâne încă în picioare.

Pânza formează *muşchii,* — trebue să tragi la fringhii ori de câte ori schimbi de drum sau se schimbă vântul.

Pânza formează *ochiul:* vântul e un *cal* capricios, îşi schimbă des şi puterea şi direcţia. Marinarul trebue să aibă ochiul ager, să-i

ghicească intenţia şi să-i schimbe *hamul,* — pânza, — ca să fugă *carul,* — nava, — încotro voim şi fără răsturnare.

Pânza formează *hotărârea :* ori ce manevră, fie de schimbare de drum, fie de eşire din port ori de acostare, trebue făcută energic şi la timp, fără şovăire. La un vas cu motor se mai pune maşina înainte ori înapoi, dacă am stopat prea de vreme ori prea târziu ; la pânză maşina înainte ori înapoi nu există, vântul de nu-l stăpâneşti, te stăpâneşte.



Viitoarele căpitănese la spălatul punţii.

Pânza formează *caracterul :* pe cei nerăbdători îi potoleşte, îi face răbdători ; pe cei egoişti îi face altruişti, — toţi sunt ameninţaţi de aceleaşi primejdii ; pe ori care îl face sobru, atent, vioi, vesel, bun tovarăş, desvoltând astfel spiritul de solidaritate.

Pe toţi îi face sănătoşi, îi face oameni, la şcoala naturii, de care o falşă civilizaţie mecanizată ne-a îndepărtat.

Deci : luând exemple din cele mai de sus, toţi iubitorii mării şi doritorii de aventuri să treacă mai întâi prin ucenicia mării, dacă vor să-şi împlinească visul.

Moş Delamare

Ne trebuesc noui tancuri petrolifere

Iată o problemă vitală a transporturilor noastre maritime.

In prezent avem numai patru vapoare tancuri, sub pavilion românesc, care transportă produsele noastre petrolifere în străinătate.

Primele trei sunt ale societăţii *„Steaua Română"*, o societate care are circa 20 ani de activitate şi anume :

Oltenia de construcţie nouă, de 9.500 tone şi 36 oameni echipaj, comandat de căpitanul Dimitriu Alexandru, care şi-a făcut cariera în marina engleză ; — al doilea *Steaua Română* de 7.700 tone şi 36 oameni echipaj, comandat de căpitanul Niculescu Radu, care şi-a făcut cariera în marina noastră comercială şi al treilea e *Principele Barbu Ştirbey* de 4.000 tone şi 32 oameni echipaj, comandat de căpitanul Diaconescu Nicolae, fost ofiţer în armata de uscat, căruia i-a plăcut mai mult viaţa marinărească de cât cea de pe uscat şi a devenit astfel marinar.

Ultimul tanc e *Palpetro,* un vapor vechiu de 800 tone, al societăţii *Palas,* comandat de Lt. Comandorul de rezervă din Marina Militară, Iosef Victor.

Inainte de războiu, cargobotele noastre lucrau şi scoteau dificitele pe care le produceau vasele postale.

Astăzi aceste cargobote de abia îşi scot cheltuiala lor şi de multe ori stau legate la cheiu din lipsă de încărcătură, producând pagube, iar vasele poştale şi-au mărit deficitul.

Soluţiunea ar fi, după unele păreri, ca pentru Serviciul Maritim să se procure cel puţin 5 tancuri petrolifere, de diferite tonaje şi poate atunci situaţia s'ar schimba.

Venitul acestor tancuri petrolifere ar acoperi complect toate cheltuelile cargobotelor şi a postalelor, iar Serviciul Maritim ar avea chiar excedente.

S'ar ivi obiecţiunea că aceste vapoare costă scump şi ţara actualmente nu poate suporta această cheltuială.

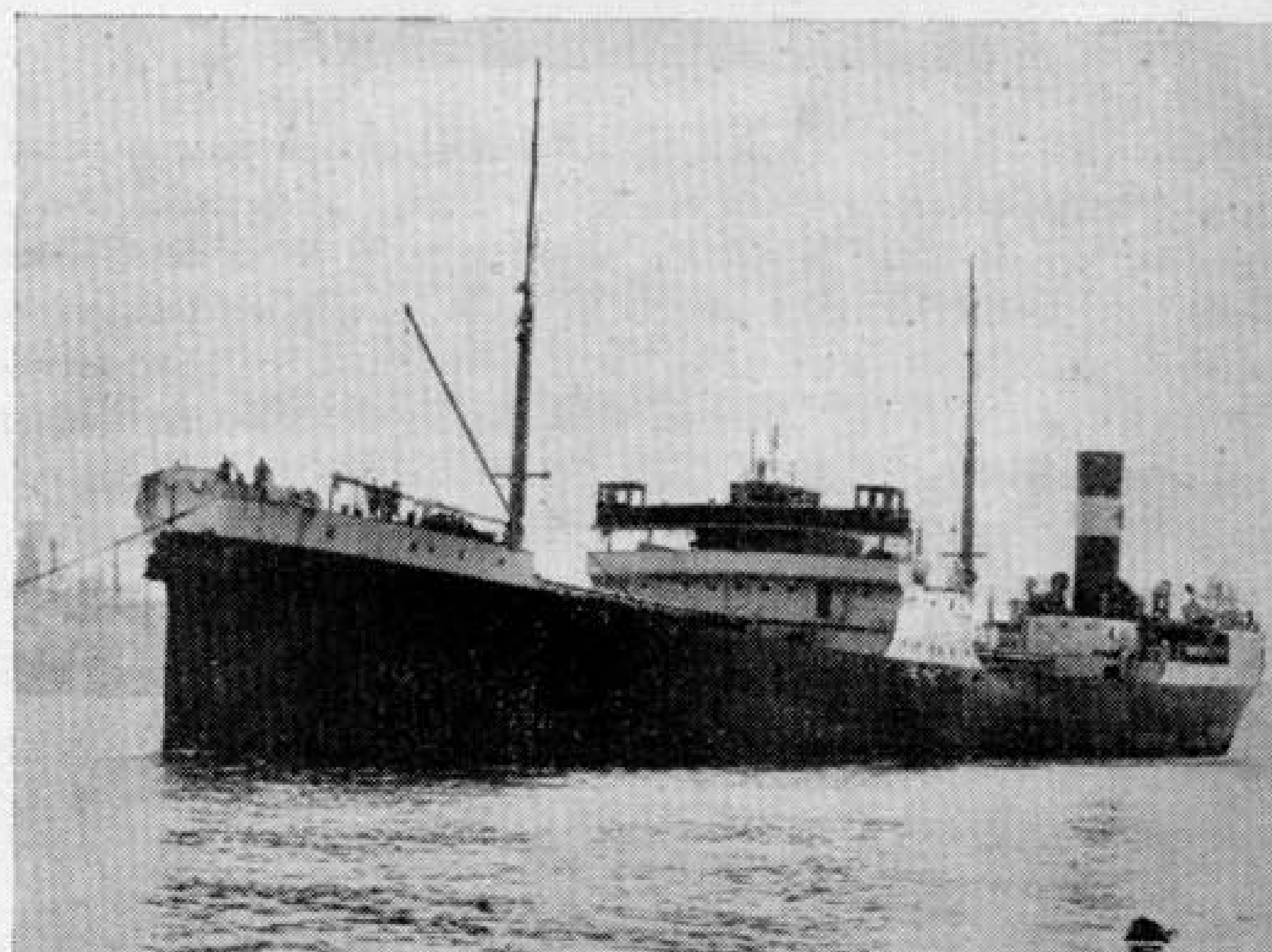
Soluţia însă dacă s'ar studia cu bunăvoinţă, este realizabilă : tancurile se pot comanda pe credit, achitându-se costul construcţiei treptat din veniturile produse.

In astfel de condiţiuni a fost construit şi vaporul *Oltenia,* al cărui cost trebue să fie de mult achitat.

Toate societăţile noastre petrolifere, transportă produsele lor cu vapoare străine, dacă însă am avea şi mai multe tancuri petrolifere, este exclus ca ele să nu transporte produsele noastre.

Nici unul din vapoarele societăţii Steaua Română, de când au pavilion românesc, nu a fost legat la cheiu din cauză că nu avea marfă, pe când aceasta se întâmplă foarte des la cargobotele noastre ; din cauza pavilionului românesc, ele de multe ori au trecut la încărcare înaintea altor vapoare străine.

Ruşii apreciind că tancurile produc mai mult câştig, au comandat nu de mult 40 astfel de vapoare.



Vaporul-tanc „Oltenia".

S'ar da astfel posibilitatea atâtor ofiţeri destoinici din marina noastră comercială să avanseze ; astăzi, din lipsă de valoare, ei îmbătrânesc într'un post inferior capacităţii lor .

De asemenea s'ar rezolva în parte şi întrebuinţarea marinarilor români, care de multe ori rămân neangajaţi.

Maestru Militar de Marină C. ELEFTERIU

Sextant „rumba"

Dacă *rumba* e un dans pe care nu cred să fie marinar care să nu-l danseze, chiar fără să fi navigat prin meleagurile de unde a fost introdus, totuşi sunt prea puţini marinarii care ştiu că locuitorii de prin acele ţinuturi au fost vechi şi neîntrecuţi marinari ce foloseau chiar navigaţia astronomică.

Instrumentele de pe acele vremuri nu atinsese perfecţiunea celor de azi, sextante cu orizonturi artificiale sau cu raze infra roşii, dar, aceasta nu împedică pe ofiţerii moderni să se servească de ele.

Fotografia noastră ne înfăţişează un ofiţer de pe pasagerul *City of Los Angeles* măsurând între Hawai şi California cu un asemenea

sextant făcut dintr'o tigvă din cele cu care şi pe la noi se cară apă sau lapte.

Cu mult înainte ca Columb să fi străbătut Atlanticul, baştinaşii insulelor Samoa cutreerau oceanul servindu-se de acest sextant primitiv, cunoscut de mii de ani şi considerat ca sacru. Doar preoţii ştiau cum să se servească de el şi de tablele care-l însoţeau. In orice călătorie mai lungă se îmbarca şi un preot.



„Sextantul" acesta se umplea cu apă până aproape de gură, care era prevăzută cu patru găuri: când nu se păstra orizontalitatea, apa curgea prin ele. Tot găurile serveau atât pentru *relevmente* (vizări) la steaua polară sudieă cât şi pentru măsurarea înălţimilor.

Chiar după apariţia sextantelor, exploratorul *Jamas Cook*, povesteşte că a plecat din Figi înaintea unei alte corăbii indigene şi când după câteva luni de călătorie a ajuns la Havai, *cu ajutorul sextantului*, a găsit deja în port corabia figiană, al cărei căpitan se servise de *tigva sacră!* Figianul plecase cu o săptămână în urmă şi ajunsese cu două zile înainte!

Moş Delamare

Clubul sportiv „Marina" din Constanţa

Incă înainte de anul 1928 se înfiinţase o echipă de foot-ball a Marinei, la Constanţa, care se constituia însă periodic, pentru a face faţă numeroaselor provocări ale echipelor ce veneau cu diversele escadre sau nave de războiu străine în apele noastre.

Ideia de a organiza după regulamentele Federaţiei Române de sport o echipă proprie şi definitivă a Marinei, a fost a regretatului Lt.-Comandor Vladimir Georgescu. Animator şi realizator entuziast el strânse în jurul său câţiva tineri ofiţeri, îi stimulă, şi mai mult prin puterea însufleţirei decât a mijloacelor materiale, creiă Clubul Marina, alegând ca preşedinte pe Cpt. Comandor Schmidt Victor.

In toamna anului 1928 Primăria Municipiului Constanţa concesionă Clubului Marina aproape o pătrime din fostul teren al grădinei publice. Se alese imediat cu comitet sub conducerea Lt. Comandor Georgescu, şi ca din pământ ieşiră două bune terenuri de teniss, dintr'un maidan plin de bălării şi gunoaie. Anul următor, 1929, terenurile se organizară din primăvară. Fu adus din Bucureşti un antrenor, se ridică un pavilion închis, o tribună acoperită, se mai făcură încă 3 terenuri, astfel că toamna acestui an găsi întregul teren concensionat de Primărie, transformat într'un mare stadion, de tennis, cu 5 terenuri perfect utilate, tribune, apă, lumină şi tot materialul necesar practicărei acestui sport.

In scurt timp acest club ajunse una dintre cele mai puternice formaţii din localitate şi din ţară.

Interesul Federaţiei de tennis pentru grupările din Constanţa creşte, se organizează campionate locale foarte interesante şi animate. Clubul face sacrificii pentru interesul sportiv şi spectaculos al acestor reuniuni. Secţia de foot-ball bate pe semifinalista campionatului Naţional de foot-ball, „Dragoş-Vodă" din Cernăuţi, reuşeşte un match nul, moralmente câştigat, cu „Venus" campioana României în acel an. Tot odată primeşte admirabile oferte dela Deva, Cluj, Timişoara, Cernăuţi şi echipa Arsenalului din Cairo aflată în turneu prin ţară.

In toamna 1929 şi primăvara anului 1930, Clubul trece prin greutăţi financiare, cauzate în special de marele avânt pe care-l luase la început. Totuşi secţiile acţionează neîncetat, prin antrenament şi matchuri.

In 1930 luna Noembrie, Federaţia de Box Română, înfiinţează la Constanţa o Regiune de Box. Clubul Marinei imediat înfiinţează un comitet care într'o lună angajând doi campioni naţionali ca profesori, antrenează cele mai de seamă elemente civile şi militare din oraş, în sala sa de sport perfect utilată cu cele necesare boxului. Pentru indicarea campionilor Regionali, clubul angajează la început sala Bazei Navale, apoi sala unui cinematograf din Constanţa, unde au loc zece gale de box, săptămânale. Aceste gale s'au bucurat de un succes technic desăvârşit, de un succes material mulţumitor, şi de un succes de propagandă imens, săil arhipline de tineret sportiv care-şi întrebuinţa astfel mai inteligent timpul, decât bătând bulevardurile oraşului, Duminica dimineaţa.

In luna Noembrie 1931 trei campioni constănţeni membri ai clubului Marina pleacă la Bucureşti, toţi ajung până la semifinalele campionatului Naţional amatori, iar unul este câştigătorul de justeţe al matchului final pentru campionatul Naţional la categoria semimijlocie.

La începutul anului 1931 Clubul Marina funcţionează cu trei secţii: foot-ball, tennis şi box. In primăvara acestui an, se întâmplă nenorocitul eveniment al morţii Lt. Comandor Georgescu Vladimir, lovitură grea pentru marină, Clubul Marina şi tineretul sportiv constănţean pe care-l organizase şi care-l adora. Această dispariţie nu desnădăjdueşte conducerea clubului, care dintr'o îndoită datorie de educaţie sportivă şi de memorie către cel dispărut, îşi înoeşte puterile.



Pe terenul secţiei de tennis ia naştere un teren de wolley-boll, joc foarte gustat de membrii clubului. Pe acest teren se permite accesul elevilor şi elevelor de liceu, care în orele de gimnastică cât şi în cele libere au gratuit posibilitatea rară la Constanţa, de a practica sport în aer liber. Se instalează o platformă de dans la tennis, se reorganizează sistemul încasărilor şi administrarea terenurilor.

Secţia de foot-ball antrenează şi numără succese, secţia de box antrenează.

In luna Iulie au loc concursuri naţionale de nataţie la Brăila. Cum Marina posedă cele mai strălucite elemente, antrenate pentru concursurile anuale tradiţionale, Clubul Marina numeşte un comitet şi înfiinţează a patra secţie a sa, secţia de nataţie. Cei mai buni înotători din Marină sunt transportaţi şi antrenaţi la Galaţi pe cheltuiala şi sub supravegherea technică a Clubului.

Rezultatele sunt uimitoare: Marina se clasează prima dintre toate cluburile concurente (Ardeal, Bucureşti, Brăila).

Toate concursurile individuale şi pe club sunt câştigate de Clubul Marina. Toate cupele, şapte la număr, intră în posesia clubului.

Ziarele sportive fac manifestaţie noului club.

Toamna anului 1931 întrerupe activitatea Clubului Marina; ca ultimul eveniment, frumoase succese ale echipei de foot-ball. In acest an, în luna Iulie clubul Marina, prin echipa sa de foot-ball, realizează cel mai mare succes al său dela înfiinţare, cât şi un frumos succes internaţional pentru ţară: deplasată cu ocazia voiajului Distrugătoarelor noastre la Malta, susţine două matchuri: la Siracuza cu echipa reprezentativă a regiunii şi la Malta cu puternica echipă a escadrilei Engleze.

Este învinsă la Siracuza cu onorabilul scor de 2—3. Invinge la Malta cu categoricul scor de 3—1. Aceste rezultate sunt foarte eloquente în ceiace priveşte valorile pregătirei technice a echipei Clubului Marina. A. S. R. Principele Nicolae felicită în parte echiperii.

Este consacrarea unei munci a unor elemente modeste, care înalţă rasa noastră în faţa streinilor, în tăcerea admirativă a publicului Italian şi Englez, mai eloquentă decât orice manifestaţie sgomotoasă.

In rezumat: ideia a isvorît dintre cei ce fac sport, jucătorii sunt soldaţi, maeştri şi ofiţeri, înfrăţiţi în ritmul sănătos şi sincer al sportului. Conducătorii sunt dela Sublocotenent până la Comandor şi activează real cu mintea şi cu braţele pentru club.

Foloasele practicărei sportului sunt demonstrate şi susţinute de autoritatea necontestabilă a unor persoane de mare cultură pedagogică. Naţiunile conştiente dau o importanţă crescândă acestei probleme de educaţie fizică.

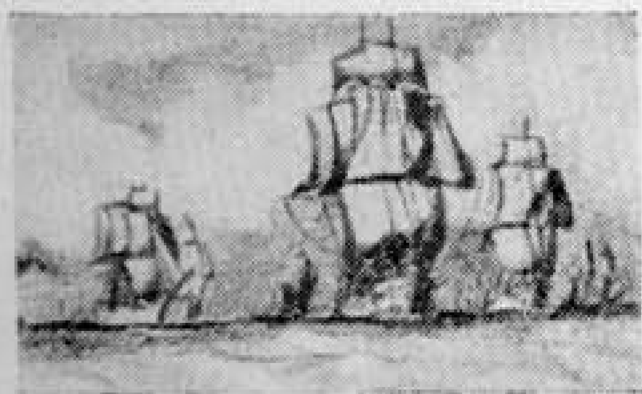
O colectivitate de tineri nu trebuie lăsată să lâncezească fiziceşte; energiile interne a acelei colectivităţi trebuie să acţioneze pentru a eşi din această lâncezeală către care duce viaţa socială a oraşelor. Sporturile se fac colectiv, deci organizat; o organizare sportivă este necesară cu atât mai mult cu cât educaţia fizică este o armă cu două tăişuri, iar marea massă a acelor ce o practică şi nu-i cunosc latura rea, are nevoie de conducere.

Sportul dă încredere în sine, curaj, spontanietate, spirit de asociaţie, de conlucrare şi camaraderie.

Sportul dă voioşie, dă râsul sănătos fizic, atât de greu de determinat de întâmplările grele ale zilelor. Sportul dă sănătate şi întărire fizică. Acestea sunt elemente conţinute în noţiunea de soldat şi nicăieri ca în armată nu se pot dobândi, căci în această ocazie este adunat marele element de bază al unei naţiuni. In alte ţări, statul organizează şi obligă sportul în armată.

E îmbucurător că în Marină, a luat naştere spontan, acest club sportiv al ofiţerilor, maeştrilor şi soldaţilor din marină care este în plin progres. Ideia şi avântul imprimat de regretatul Lt. Comandor Georgescu a dat frumoase roade.

Secret. Gen. al Clubului „Marina"
M.



Pe marginea cărţilor

CARTEA LUI YOSHUA SLOCUM

Voiajul de circumnavigaţiune al lui *Alain Gerbault*, terminat cu bine acum doi ani, a făcut să iasă din uitarea în care căzuse o figură interesantă: căpitanul *Joshua Slocum*, primul care, singur la bordul unei minuscule nave, a reuşit să facă ocolul globului.

Acest căpitan trebue să fi fost în multe privinţe un om în adevăr remarcabil.

Pe lângă neîntrecute calităţi de marinar, dovedite în numeroase ocazii, era de o mare modestie şi poseda un necontestat talent de scriitor.

Cartea sa *„Sailing alone around the World"* în care îşi povesteşte călătoria, conţine multe lucruri şi observaţii interesante.

Scrisul său izbeşte prin uşurinţă şi humor, fără repretări inutile şi detalii plictisitoare.

După Slocum, nimic n'ar fi mai simplu ca ocolul pământului. Nu găseşte nici un merit în executarea acestui voiaj.



Capitain Yoshua face observaţii.

„Capitain Joshua", cum i-se spunea, era de origină canadiană, naturalizat însă cetăţean al Statelor-Unite. Navigase pe toate mările, începându-şi cariera ca simplu marinar. Locuia la Boston şi făcea parte din rasa viguroasă de marinari din Massachusetts care a dat atâţia constructori, armatori şi echipajele faimoaselor *clippere*, ce mergeau în China, cât şi pe neobosiţii vânători de balene, descrişi de Edgar Poë.

In 1887, naufragiind pe coasta Braziliei, cu nava sa *Aguidneek* se reîntoarse în Statele-Unite cu o barcă construită de el singur din sfărâmăturile navei şi din lemnele găsite pe coastă.

Barca aceasta o numi *Libertade* şi avea velatura curioasă de *sampan* chinez. Voiajul fu executat în 55 zile, parcurgând distanţa de 5510 mile numai în tovărăşia fiului său Victor, care îi servise ca secund pe *Aquidneck*.

Peste câţiva ani, apucat de nostalgia călătoriilor solitare, căută o navă să corespundă intenţiilor sale. Găsi la Fainhaven, în Mas-

sachusetts, un vechi *sloop* de pescuit, de vre-o 12 metri, uitat de Dumnezeu şi de oameni la coastă, într'o stare de plâns.

In treisprezece luni de muncă, şi cu o cheltuială de 554 dolari, Slocum îl refăcu aproape complect, şi-l boteză cu numele de *Spray*.

Slocum îşi pusese toată nădejdea în el şi „Spray" nu l-a trădat. Pe prima pagină a registrului de vizite a navei un prieten a scris: „*Spray*" se va reîntoarce!" şi Slocum a crezut ferm în această profeţie.

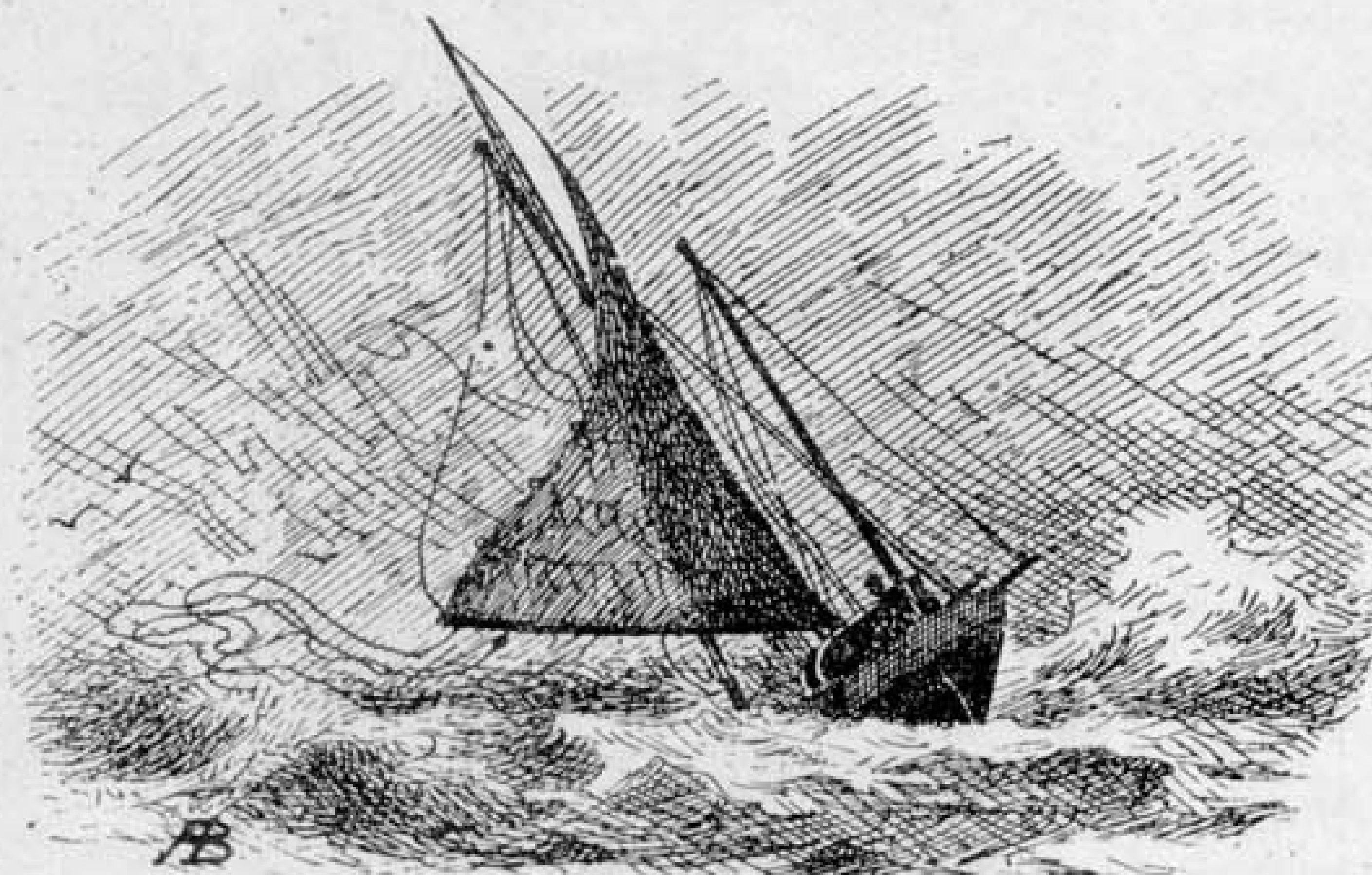
Călătoria a început-o plecând în Aprilie 1895 din Boston. Făcând o mică escală în Azore, ajunse după o lună în Gibraltar. In drum avu ocazia să observe remarcabilele calităţi ale lui „Spray". Nu îmbarca un strop de apă; îşi menţinea drumul, fără să se abată, deşi nu avea pe nimeni la cârmă, chiar cu vânt din pupa.

Această calitate l'a impresionat mult pe Slocum, care fiind cam înclinat spre superstiţii, dealtfel ca orice bătrân marinar din generaţia lui, avu o viziune ciudată.

După plecarea din Azore, având febră în urma unei indigestii, culcat în cabină, i-se păru că vede la cârmă un om în haine de pirat ce-i spuse:

„Eu sunt pilotul depe *Pinta* (una din caravelele lui Columb), venit să te ajut. Dormi fără grije, o să conduc eu barca deacum pe timpul nopţii". A doua zi băgă de seamă că, deşi timpul fusese foarte rău „Spray" nu se abătuse deloc din drum.

De altfel, tot timpul voiajului, după traversade de zeci de zile, Slocum reuşi să aterizeze precis în punctele dorite, fără erori cât de mici.



Yachtul lui Slocum.

Intre Thursday Island şi insulele Keeling, drum de 2700 mile, ce-l făcu în 23 zile şi deşi nu stătu la cârmă decât trei ore, insula în care voia să ajungă, având numai câteva mile lungime îi apăru drept în prova.

Dacă vom mai adăoga că Slocum nu poseda nici un cronometru, ci numai un deşteptător de tinichea, căruia îi mai pierduse şi minutarul, trebue să recunoaştem că ori el era un marinar cum nu se mai găsesc azi, ori e adevărată istoria cu... pilotul *Pintei*.

Ajuns la Gibraltar, îşi schimbă planul iniţial care era de a-şi continua drumul spre Est prin Mediterana, şi se îndreptă spre America de Sud, astfel că voiajul său începe cu o dublă trecere a Atlanticului.

Deşi ajunse la Magellan în epoca verei australe, totuşi găsi o vreme mizerabilă. Se ştie că vânturile dominante în această regiune sunt cele de Vest şi velierele pierd uneori mult timp să străbată strâmtoarea.

Astfel lui Wallis cu *Dolphius* (1767) i-a trebuit patru luni, lui Bougainville 51 zile.

Sunt cunoscute aci primejdiile stâncilor, curenţilor şi ceţurilor veşnice. Recentul naufragiu al lui *Monte Cervautes* e încă proaspăt în mintea marinarilor.

După eforturi care durară două luni, dupăce fusese silit să se întoarcă de câteva ori înapoi, reuşi să iasă în Pacific, îndreptându-se spre Juan Fernandez, unde ajunse după 15 zile.

Cât timp stătu prin apele temute ale Ţării de Foc nu eşea niciodată la uscat nearmat, iar noaptea avea grijă să împrăştie pe punte ţinte de tapiţer, pentruca indigenii ce ar veni la bord să-se înţepe. Găsind între resturile unui naufragiu mai multe butoae cu seu, le luă la bord, vânzându-le mai târziu cu profit.

După o escală în insula lui Alexandru Selkirk (alias Robinson Crusoe), căruia îi vizită peştera, se îndreptă spre Samoe unde ajunse după o traversadă de 72 zile.

Slocum spune că în acest timp nu s'a prea condus după observaţii astronomice, ci mai mult îl servi simţul lui marinăresc. Vechiul său sextant îi ajută să constate că o tablă întreagă de logaritmi era greşită. Nici după indicaţiile lochului nu se prea lua, acestea trebuind corectate. Elicea lochului, avea lipsă dealtfel două aripi, rupte probabil de un rechin.

Se odihni mai mult timp la Apia, în Samoa, unde avut timp să observe obiceiurile blânde ale indigenilor, descrise de toţi călătorii.

Acolo cunoscu pe văduva marelui scriitor Stevenson, care-l conduse la proprietatea sa Vailima, ce-i apăru ca un rai.

Plecă din Samoa în August 1896 şi după 42 zile de furtuni succesive, trecând la Nord de Fidji şi la Sud de Noua Caledonie, ajunse în Australia, la Neweastee. Vizită pe rând Sidney, Melbourne şi Tasmania revenind apoi spre Nord.

Fu peste tot bine primit, ţinu în câteva locuri conferinţe; cu multă modestie afirmă că dacă nu era lumea atât de orbită de voiajul lui ar fi meritat să fie fluerat. Numai la Melbourne, deoarece căpitănia l'a pus să plătească taxele de port, a impus şi el la taxă pe cei ce-l vizitau pe „Spray", iar când a observat că se fac mai rari curioşii, a prins un rechin şi l'a expus în schimbul unei taxe de „six pence".

Navigă spre Nord, între coasta australiană şi marea barieră de corali, zi şi noapte printre stânci şi curenţi. „Spray" atinse o singură dată fundul scăpând însă nevătămat.

După scurte escale ca Bird Island şi Thursday se îndreptă spre insulele Keeling, sau Cocos, făcute mai târziu cunoscute prin eroicul sfârşit al lui „Emden".

Drumul era Vest adevărat şi „Spray" îl ţinu „ca pe aţă", fiecare înălţime meridiană îi indica lui Glocum latitudinea constantă de 10° 25' S.

Dela Keeling se îndreptă spre Mauriciu, făcând o mică escală în insult Rodriguez, unde fu luat drept... *Antechrist*.

La Mauriciu stătu puţin timp şi fu bine primit în toate cercurile.

In Africa de Sud se bucură de o primire entuziastă. In toată presa nu conteneau laudele la adresa îndemânării marinăreşti a „căpitanului şi echipajului lui „*Spray*".

La Durban cunoscut pe celebrul explorator Stanley, care se arătă foarte mirat că „*Spray*" nu are mai multe compartimente etanşe, şi-i puse ciudata întrebare:

„Ce te faci dacă un peşte spadă te atacă şi-ţi sparge coca!" La care Slocum nu găsi altceva mai bun de răspuns decât: „In asemenea cazuri e de recomandat a dezarma asemenea peşti agresivi luându-le spada".

Cele 800 mile, până la Captown, ce străbătu pe timp rău şi vânturi de Vest, dublând temutele capuri Agulhas şi Buna-Speranţă. La Cap se odihni trei luni, şi andocă pe „*Spray*". Vizită Kimberley Iohanesburg şi Pretoria, cunoscând şi pe preşedintele Transvaalului Krüger. Acesta, deşi om foarte cult, nu voia să admită că pământul e rotund. Păstra credinţa că e plat; aşa că atunci când îi fu prezentat Slocum cu recomandaţia că: „a navigat în jurul pământului". Krüger corectă foarte rece: „Asta e imposibil! Vrei să zici pe pământ!"

In Martie 1898, „*Spray*" părăsi Africa de Sud şi se îndreptă spre Sf. Elena la care ateriză iarăşi în mod remarcabil. Aici vizită lo-

cuinţa lui Napoleon. Guvernatorul ştiindu-l om curajos îi dădu o cameră de culcare în care se zicea că umblă stafii.

La plecare îmbarcă şi o capră, care-i făcu tot felul de pagube, mâncându-i hărţi nautice şi pălării de pae.

La prima escală, la Ascension, se grăbi să o debarce. Acolo nu voia nimeni să creadă că e singur la bordul lui *„Spray"* şi ca să se convingă, ofiţerii garnizoanei afumară cu pucioasă sloopul ca să iasă la lumină, oricine ar fi ascuns la bord.

Dela Ascension plecă la 8 Mai 1898 ajunse în punctul prin care trecuse la 2 Oct. 1895 lângă Fernando de Noronha, continuându-şi drumul spre patrie. Intre timp isbucnise războiul Hispano-American şi Slocum era să fie capturat de crucişetoarele spaniole.

In mare întâlni chiurasatul „Oregon", vas amiral al flotei americane, care-l salută scoborând de trei ori „Stars and Stripes" (Pavilionul naţional). Făcu scurte escale la Grenada şi Antigoa în Antile unde ţinu conferinţe asupra voiajului său.

După ce trecu capul Hatteras, tocmai când era mai aproape de ţintă, avu parte numai de timp rău. O perioadă de calm îl ţinu pe loc mai multe zile, apoi o tornadă grozavă ce devastă şi New-Yorkul, îl întâmpină la traversul lui Fire Island şi-l sili să stea la capă cu ancoră de derivă.

Ajunse totuşi cu bine la Newport, după o lipsă de trei ani, două luni şi două zile, în care timp străbătuse mai mult de patruzeci şi şase mii de mile, traversând de trei ori Atlanticul, odată oceanele Pacific şi Indian şi dublând America pe la Sud, lucru neînfăptuit până la el şi nici după el de nici un navigator solitar.

Cele mai grele împrejurări prin care a trecut, după spusele lui, au fost: odată pe coasta Braziliei, când *„Spray"* eşuând, Slocum a căzut în apă şi era să se înece căci nu ştia să înoate; altă dată la insulele Cocos, când fiind în larg într'o pirogă cu un localnic, descoperi că acesta e canibal.

„Pentru a reuşi, îşi închee Glocum povestirea, trebue să ştii bine ce ai de făcut, să fii gata la orice împrejurare. Examinând bine ce m'a condus la succes, găsesc o garnitură (şi nici ea prea complectă) de scule de tâmplărie, un ceas de tinichea şi câteva ţinte de tapiţer. Dar ceeace cântăreşte mai mult ca toate, este experienţa câştigată în anii de navigaţie, în care am învăţat cu temei legile lui Neptun, pentruca apoi să mă călăuzesc cu sfinţenie după ele, când am trecut singur oceanele".

Acest adevărat marinar, ce poate fi socotit între cele mai remarcabile figuri ale navigaţiei cu vele, a avut un sfârşit demn de viaţa sa.

Câţiva ani după terminarea călătoriei, cuprins de dorul orizonturilor nesfârşite, a plecat iarăşi.

Cum s'a pierdut în ceţurile Atlanticului nu se ştie.

Nici până azi, vreo urmă sau vreo epavă n'au arătat sfârşitul credinciosului *„Spray"* şi al bravului său comandant.

Mareea n'a voit să-l dea uscatului nici după moarte pe cel ce-i aparţinuse ei tot timpul vieţii.

CĂLIN.

Volumul Comemorativ al C. E. D.

D. ministru *Conţescu,* distinsul şi neobositul delegat al României în Comisia Europeană a Dunărei, a adus la Bucureşti câteva numere din volumul comemorativ al C. E. D. editat la Paris. O valoroasă materie documentară e prezentată într'o voluminoasă carte, adevărată operă de artă grafică.

Despre această preţioasă lucrare care ne dă o pagină din *Istoria Dunărei* ne vom ocupa pe larg.

A apărut No. 3 din revista: *Pescăria şi Piscicultura* cu următorul sumar:

Editorial; Studii şi Lucrări. Aparatele digestiv, respirator şi circulator la peşti, de Dr. P. P. Daia; *Chestiuni technice:* Conservarea plăşilor, de Ing. Iosif Ionescu-Muscel; *Colţul pescarului cu undiţa:* Cleanhul, de G. Empire (Trad. L. D.); *Tribuna liberă:* Dările de seamă ale P. A. R. I. D-ului (urmare), de U. S. A.; *Statistice:* Cota preţurilor peştelui pe luna Februarie, 1932; *Diverse şi Informaţiuni:* Ştiri, reviste, cărţi, etc.

Revista Ligei Bulgare. Am primit la redacţie Revista Ligei Bulgare, în noul format, asemănător cu al revistei noastre.

Are o bogată şi variată materie cu numeroase ilustraţii. Felicităm pe conducătorii Ligei Navale Bulgare pentru activitatea care o desfăşoară îndrumând opera lor naţională pe calea progresului.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

AMERICA

Ţara reclamei. „Reclama sufletul comerţului" nu este o vorbă goală. Este o puternică realitate. In conferinţa naţională maritimă ce a avut loc în Ianuarie la Washington s'a discutat nevoia unei largi propagande navale în toate păturile sociale.

S'a hotărât înfiinţarea unui *„Permanent National Agency"* pentru propaganda marinei comerciale. I s'a aprobat un fond prim de 50.000 dolari din partea autorităţei:

Shiping Boord pentru propagandă.

ANGLIA

Din cauza crizei mondiale şi a restrângerei emigrărilor vapoarele de pasageri nu mai fac afaceri.

Ce-i de făcut?

Unele companii de navigaţie a început să facă o întinsă propagandă de turism. Şi ca să atragă cât mai mulţi călători plimbăreţi, compania *Cunard* a decis să emită bilete de voiaj pe credit.

Călătorul plăteşte numai 25% când se îmbarcă, iar restul în 10 rate egale; al doilea vărsământ trebue făcut după 60 zile după îmbarcare.

Este o idee originală care trebue să dea de gândit şi Serviciului Maritim Român care, forţat de împrejurări, fatal trebue să ia o altă îndrumare comercială.

ITALIA

Se remarcă o creştere în căutarea vapoarelor-tancuri. Vreo 30 de asemenea vase cari zăceau dezarmate au reluat marea. Numeroase angajamente se fac pentru transporturi de petrolifere din Mexic, Rusia şi România.

TURCIA

Dintr'o extremă în alta. Până la războiu numai Turcii nu erau stăpâni în casa lor. „Turcul plăteşte" se zicea cu drept cuvânt. De când cu renaşterea şi europonizarea Turciei străinii numai pot mânca pâine acolo unde înainte mâncau cozonac.

S'a decretat că nici la o întreprindere — şi nici pe vapoarele turceşti — nu poate lucra nici un străin. Căpitan, ofiţer, mecanic, marinar, fochist şi hamal trebue să fie turc.

Or o fi atâţea turci pregătiţi pentru toate meseriile?

RIN-SALONIC

Pe vremea ocupaţiei Balcanilor, de către Puterile Centrale, în timpul marelui războiu, fusese conceput de către germani un proect grandios, ce azi şi-l însuşeşte guvernul jugoslav şi doreşte să-l ducă la bun sfârşit. Se speră pentru această înfăptuire, în ajutorul financiar al unei mari puteri.

Este vorba, nici mai mult, nici mai puţin decât de creearea unui

drum navigabil între Dunăre şi Marea Egee prin canalizarea fluviilor Morava şi Vardar.

Lungimea acestui nou drum de apă ar fi de 610 km., lucrările ar costa mai mult ca un sfert de miliard mărci germane.

S'ar alcătui astfel o nouă cale navigabilă legând direct Salonicul de estuarul Rinului. Drumul dela Suez în Marea Nordului s'ar reduce prin aceasta dela şapte mii la trei mii de kilometri.

Intrebuinţarea sudurei electrice

Pe noul crucişetor „Algerie" în construcţie la Brest, a fost întrebuinţată într'o bună proporţie sudura electrică, suprimând la lipirea lamelor de bordaj încheierile cu nituri, permiţând astfel un mare câştig la greutate.

Acest sistem a fost în parte adoptat în construirea lui „Dupleix" şi în urma excelentelor rezultate obţinute s'a decis generalizarea sistemului pe „Algerie".

De curând a intrat în serviciu pe fluviul Mississippi cel mai mare remorcher fluvial din lume „Herbert Hoover" construit la Inland Waterwais Corporation, cu preţul de 500.000 lire sterline.

Caracteristicele sunt următoarele: lungimea 69 m., lăţime 13,26 m., pescaj 1,83 m.

Cu două motoare Dieeel de o putere de 2200 H. P. şi o greutate de 100 tone.

Localul maşinei situat la mijlocul navei este lung de 11,58 m. şi lat de 10,06 m., „Herbert Hoover" poate remorca o încărcătură de 10.000 tone cu o viteză medie de peste 8 km. urcând fluviul.

Revista Marittima

Din Ţară

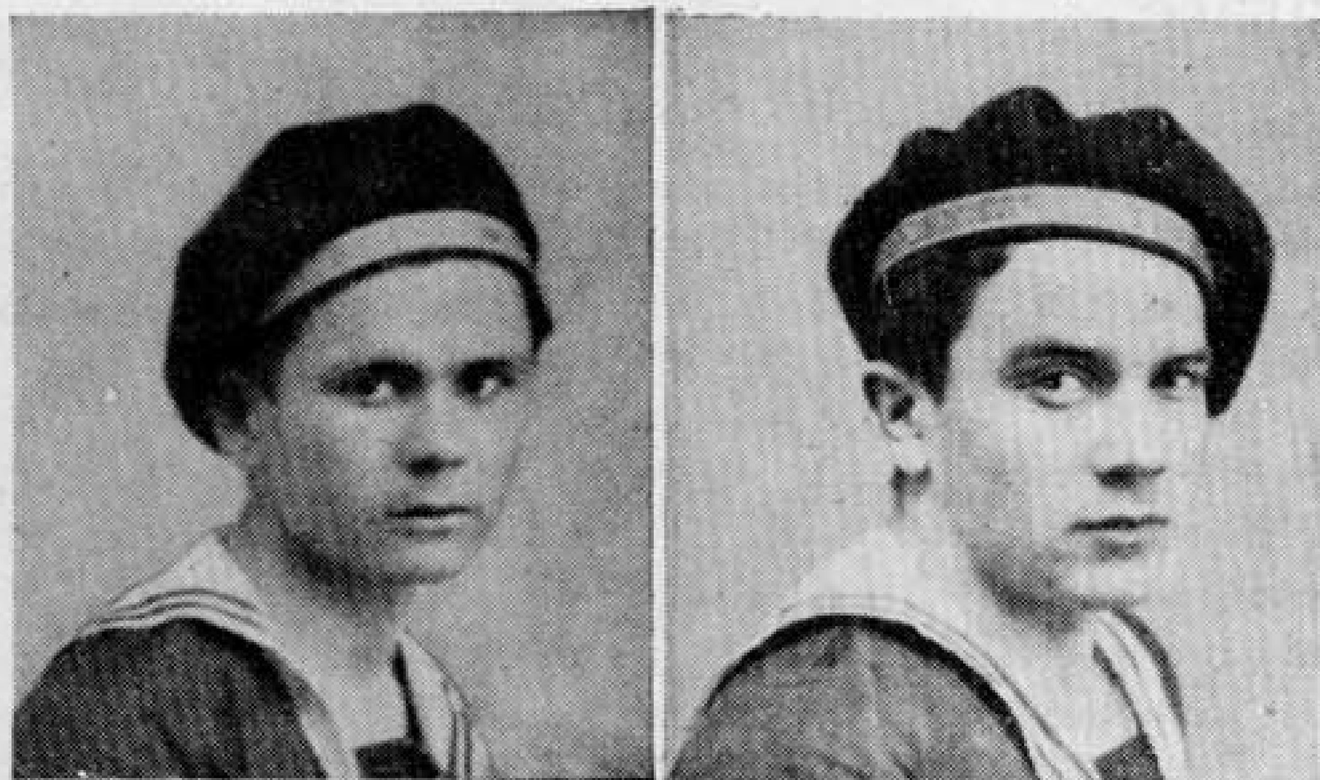
Cercetaşii marinari la lucru

Iată cei trei cercetaşi cari s'au distins prin fapte de curaj şi umanitate, despre cari am scris într'un număr trecut al revistei noastre.

Reproducem frumoasa scrisoare a Comandantului Echipajului „Bega" din Cohorta „Principele Glad" (Timişoara).

Domnule Director,

Avem onoare a vă trimite alăturat fotografiile cerute pentru publicare. Fotografia cercetaşului Broscăreanu Alex. vom înainta-o mai târziu din cauză că cercetaşul lipseşte din localitate.



Raia Toma
a salvat dela înnec un
copil în lacul Josefin

Munteanu Iosif
Sc. Com. Sup. a salvat
un copil în Jugoslavia.

Vă mulţumesc în numele cercetaşilor atât pentru încurajarea pe care ne-o daţi cât şi pentru grija pe care o depuneţi ca Revista să apară cum nu se poate mai regulat şi îngrijit.

Din partea noastră veţi avea tot timpul sprijinul ce o mână de tineri, iubitori a tot ce e frumos şi bine pentru Patrie vă pot da. In prezent lucrăm cu încordare la ajutorarea cartierelor inundate din Timişoara. Dăm ajutor în cartierele unde este populaţia săracă şi ajutorul este mult mai necesar. Cercetaşii marinari, împărţiţi în 3 echipe, lucrează de eri noapte incontinuu pentru a salva ce se mai poate. Avem mulţumirea de a-i vedea activând cu multă voioşie şi perseverenţă în această direcţie.

Păcat că autorităţile nu găsesc necesar să încurajeze o instituţie care în niciun caz nu poate fi decât spre binele colectivităţii.



Cocora Petru
elev de liceu a salvat un copil la strandul Begului.

Iată de ce atenţia acordată de Dv. ne dă noi puteri de muncă şi ne face deci să vă rămânem recunoscători pentru tot ceeace faceţi pentru Cercetăşia Marină.

Sănătate !

Comandantul echipajului
I. ISAICU

Secretar *L. Andrei*

A 16-a Conferinţă Internaţională a muncii.

Acum câteva zile s'a deschis la Geneva a 16 conferinţă a Muncii. Participă 46 de state. Chestiunile la ordinea zilei:

1) Vârsta de admitere a copiilor în industrie.
2) Asigurarea de bătrâneţe şi invaliditate.
3) Interzicerea birourilor de plasare cu plată.
4) Modificarea convenţiei din 1929 asupra *accidentelor muncitorilor din porturi.*

România nu a ratificat încă această convenţie care se modifică in prezent la Geneva.

Ca de obiceiu fiecare stat participă prin doi delegaţi din partea guvernului şi unul din partea patronilor, unul din partea salariaţilor, însoţiţi după nevoe, de consilieri technici.

† Comandor Poenaru Dumitru

S'a stins la Galaţi încă unul din cadrele vechi ale Marinei, una din albinele care, după ce s'a adăpat la florile marinelor occidentale, a hrănit cu nectarul cules tinerile generaţii de marinari care şi-au făcut ucenicia în ţară, ajungând azi amirali sau comandanţi de vapoare.

Comandorul Poenaru s'a născut în 1863 dintr'o familie de răzeşi din comuna Merei, judeţul Buzău, refugiată acolo din judeţul Ialomiţa din cauza incursiunilor turceşti.

Intrat voluntar în marină, distingându-se prin cultura şi vioiciunea sa, e trimes să urmeze cursurile Şcoalei Navale franceze dela Brest, pe care o absolvează în 1884, clasificat al patrulea între 60 de francezi.

Reîntors în ţară s'a pus cu toată inima la muncă, dând dovadă şi de excelent navigator şi de un bun educator. La inaugurarea cana-

lului dela Kiel, unde crucişetorul „*Elisabeta*" şi bricul „*Mircea*" au reprezentat ţara, comandorul Poenaru era îmbarcat pe crucişetor.

Profesor la Şcoala de Aplicaţie a dat dovadă de capacitate technică şi metodă. Ca Director al Marinei a conlucrat la întemeerea marinei dinainte de războî, iar ca comandant al Diviziei de Mare a fost un exemplu de severitate amestecată cu dreptate şi bunătate. „Pedepseşte, ocărăşte, dar nu nenoroceşte: la memoriu scrie frumos", — aşa vorbeau inferiorii de cel dispărut.

Retras din oştire în 1915, cu spiritul său gospodăresc şi întreprinzător, a jucat un rol important în mişcarea economică, înfiinţând



la Galaţi o distilerie de petrol şi o fabrică de bricheţi, pe lângă alte întreprinderi la care era copărtaş.

Primitor, în casa sa deschisă tuturor, cei tineri luau exemplu de drăgălăşia adevăratei vieţi familiare. Şeful dispărea, apărea în schimb părintele sfătuitor, îndrumător, alături de regretata sa tovarăşe, o adevărată mamă.

Era pe vremea când marinarii formau o familie strânsă, admirată la Galaţi şi Constanţa de întreaga garnizoană.

Fie-i ţărâna uşoară!

Comandor A. NEGULESCU

Unde sunt vapoarele soc. „România"

JIUL: Comandant *Gh. Simatu*, plecat la 6 Aprilie la Messina, Bari, Ancona, Veneţie, Ravena.

MILCOVUL: Comandant *Gh. Louis*, plecat la 2 Aprilie, la Taranto, Ancona, Veneţia şi Ravena.

SIRETUL: Comandant *D. Vasiliu*, plecat la 11 Martie la Pallice, descărcat la 10 Aprilie, plecat la Roterdam.

PRAHOVA: Comandant *Amedeu Hainerich*, plecat la 6 Martie Rouen, sosit 2 Aprilie, în descărcare.

Unde sunt vapoarele Serviciului Maritim Român?

Vapoare poştale:

DACIA, plecat la 14 Aprilie a. c., în cursă regulată la Alexandria, sub comanda d-lui Cdor. Răşcanu, cu un grup de parlamentari şi excursionişti din Polonia, pentru Haifa (Palestina).

ROMANIA, plecat Joi 21 Aprilie a. c. în cursă regulată la Alexandria, sub comanda d-lui Cdor. Ştiubei, cu un grup de Parlamentari.

REGELE CAROL soseşte la Constanţa 20 Aprilie dela Alexandria sub comanda d-lui Căpit. M. Hrubes.

PRINCIPESA MARIA, va relua cursele Constanţa-Istambul Luni 25 Aprilie, sub comanda d-lui Căpit. Mărăcineanu.

DUROSTOR, a plecat la 9 Aprilie a. c. în cursă regulată Pireu, Volo, Patras, cu mărfuri generale, sub comanda d-lui Căpt. Mauguş.

Vapoare de marfă:

BUCUREŞTI, pleacă la 2 Mai a. c. din Dunăre în Palestina cu mărfuri generale.

CONSTANŢA, în rezervă la Constanţa.

IAŞI, afretat Centralei Cooperative de Import şi Export cu un caric de cereale (3200 tone) pentru Grecia Orientală.

CARPAŢI, afretat firmei „Joint" din Brăila pentru un caric complet de cereale pentru Occident între Anvers-Hamburg.

DOBROGEA, plecat la 14 Aprilie din Dunăre pentru Levant cu mărfuri generale.

BUCEGI, Afretat firmei Andrei Draculis din Brăila pentru un caric de cereale pentru Occident între Bordeaux-Rotterdam.

OITUZ, plecat la 10 Aprilie din Dunăre pentru Italia, fiind afretat cu un caric mixt de cereale şi cherestea.

Inştiinţări

Cu începere dela 12 Mai şi până la 1 Octomvrie 1932, itinerariul vapoarelor ce fac cursa Constanţa-Istanbul (Constantinopol)-Alexandria se modifică astfel:

DUCERE

Constanţa	plecare	Joi	ora 22
Istanbul	sosire	Vineri	„ 14
Istanbul	plecare	Vineri	„ 18,30
Pireu	sosire	Sâmbătă	„ 19
Pireu	plecare	Duminecă	„ 19
Alexandria	sosire	Marţi	„ 9

INAPOERE

Alexandria	plecare	Miercuri	ora 15
Pireu	sosire	Vineri	„ 8
Pireu	plecare	Vineri	„ 16
Istanbul	sosire	Sâmbătă	„ 17
Istanbul	plecare	Duminecă	„ 12
Constanţa	sosire	Luni	„ 4

Totodată, preţul biletelor de călătorie pentru cabinele interioare se reduce după cum urmează:

	Clasa I	Cl. II	Cl. III
	Lei	Lei	Lei
Constanţa-Istanbul	2500	1800	500
„ Pireu	5500	3800	1000
„ Alexandria	9800	7200	1800

Asupra acestor preţuri se face încă o reducere de 20% în timpul sezonului de vară, 12 Mai—1 Octomvrie.

Se anunţă de asemenea că vaporul PRINCIPESA MARIA îşi va relua cursele săptămânale pentru Istanbul, în ziua de 25 Aprilie, cu plecarea din Constanţa în fiecare Luni la ora 22. Incepând însă dela 16 Mai vaporul reintrând în reparaţie, cursele nu se vor relua decât cu aviz special.

Vapoarele noastre se bucură de o mare afluenţă de călători pentru obişnuitele excursii de Paşti precum şi din cauza expoziţiei din Palestina.

Dar este îmbucurător că şi vechile noastre vapoare de marfă au fost bine afretate. In prezent se studiază organizarea transportului de vite şi carne congelată cu vapoarele noastre.

Piaţa

Exportul de cereale din Dunărea a început. Promite. Porumb avem în mari cantităţi. Şi sunt până acum mari cereri cu Franţa s'au încheiat destul de bune tranzacţii.

Lemnul românesc are de învins mari dificultăţi. Franţa ne-a redus cota şi a pus o serie de greoae formalităţi la predare. Lemnul rusesc continuă să ne concureze în Egipt şi în mai tot bazinul Mediteranian.

Greutăţile cresc cu lipsa de credit.

Petroliferele se exportă în mare cantitate mereu în creştere, dar cu preţuri mici.

Constanţa a lucrat toată iarna şi a trimis în mari canităţi de benzină uşoară în Franţa, benzină grea în Anglia, lampant în Egipt, motorină în Italia. Un mare debuşeu ne-am creat în Spania întrecând pe această piaţă pe Americani şi Ruşi.

In general se constată că importul la noi scade şi exportul creşte. Sunt însă mari greutăţi de învins din cauza restricţiilor vamale, valutare şi lipsa mijloacelor de finanţare.

J. B.

Poşta

D-lui *Em. Rappard.* — Nu publicăm deocamdată de cât în limba română. Am prefera proză. Poezia pretinde mai mult.

D-lui*H. Potamian.* — Remorcherul France T.-Severin.

Liga Navală Română vă mulţumeşte pentru devotamentul cu care lucraţi.

Fiecare membru are putinţa de a face printre prietinii săi încă doi, trei membri, consolidând astfel Liga noastră aşa cum să face şi in alte ţări.

Pentru concurenţii la premiul Abecedarului Marinarului (Manual de canotaj).

Din cauză că s'au prezentat prea puţine lucrări, data concursului se amână până în ziua de 1 Octombrie 1932.

O LĂMURIRE CE TREBUE SĂ O REPETAM IN FIECARE NUMAR AL REVISTEI NOASTRE.— Din neştiinţă—sau chiar cu rea credinţă — se comentează adesea chestiunea colectărei, prin subscripţie publică, a unei sume de bani pentru *Flota Naţională,* încă din anul 1914.

Opinia publică trebue mereu luminată asupra situaţiei acestui fond. In mai multe rânduri s'au dat comunicate prin presă arătându-se care este adevărul. Dar n'a fost de-ajuns. Intrebarea persistă încă şi azi.

Ce s'a făcut cu suma adunată în 1914 ?

Din suma de 2.985.189 lei s'a vărsat, la 9 Iulie 1914, un milion franci aur *Casei Schneider,* din Franţa, pentru construcţia unui *submarin.* Intervenind războiul mondial, submarinul nostru a fost rechiziţionat de către Marina Franceză. Suma a fost reţinută de şantierul francez, pentrucă Ministerul Armatei noastre a făcut în acea vreme mari comenzi de muniţii şi material de război la Casa Schneider.

Chestiunea este încă în litigiu.

Restul sumei, adică 1.929.969 lei, se află în numerar la *Casa de Depuneri* pe numele Ministerului Armatei.

Acesta este adevărul pe care suntem nevoiţi să-l repetăm în fiecare lună.

JOCURI DE MARINĂ ŞI GEOGRAFIE

Problema VII

Cuvinte încrucişate

de TIMONIER

1	30	31	34	35	36	38	■	2		43	
3							40		■	4	
5	■	6					■	7			■
8	■	9			■	■	10				45
11		32		■	12	39	■	13			
14			■	15							
16					■	17		■		■	
18			■	19	37		■	20		44	
21			■	22			41	■	23		
	■	24						42		■	
25		33								■	
	■	26		■	27				■	28	
29											

Orizontal. 1) Se văd des pe mare. 2) In bărci. 3) Calitatea unui submarin. 4) Renumit. 5) Notă. 6) Fire. 7) Ce nu aparţine autorului. 8) Două litere din Icar. 9) Da. 10) Anagrama cuvântului staul. 11) Nume. 12) In electricitate. 13) Pentru pereţi. 14) La case. 15) Ce distruge. 16) Untedelemn. 17) Timp. 18) Strigăt. 19) Anagrama lui dam. 20) Unde stă ancora. 21) Ce prinde tablele vaporului. 22) Un fel de şlep pe Dunăre. 23) Impreună. 24) Meseriaşi. 25) Specialitatea de a măsura distanţa. 26) Da. 27) Anagrama lui tare. 28) Condu. 29) O gură a Dunării în Deltă.

Vertical. 1) Chiurasat austriac. 2) Notă. 7) Artă şi ştiinţă. 15) Prăjim. 24) Rege dintr'o tragedie. 28) Ca 28 orizontal. 30) Aterisările hidroavioanelor. 31) Deasupra. 32) Dublat. 33) Nume. 34) Indiferent. 35) Adevărat. 36) Dare (inv.). 37) Intervenţie. 38) Persoana ta. 39) Zbuciumat. 40) Amiral cunoscut. 41) Isvor de inspiraţie. 42) Tact. 43) Murdar. 44) Literă grecească. 45) Pasagerul.

ROMÂNIA MARITIMĂ ŞI FLUVIALĂ

CUPON

de jocuri No. 4

„PRIETENII MARII“

O. C. T. *(E. V.)*

GEGRÜNDET 1927

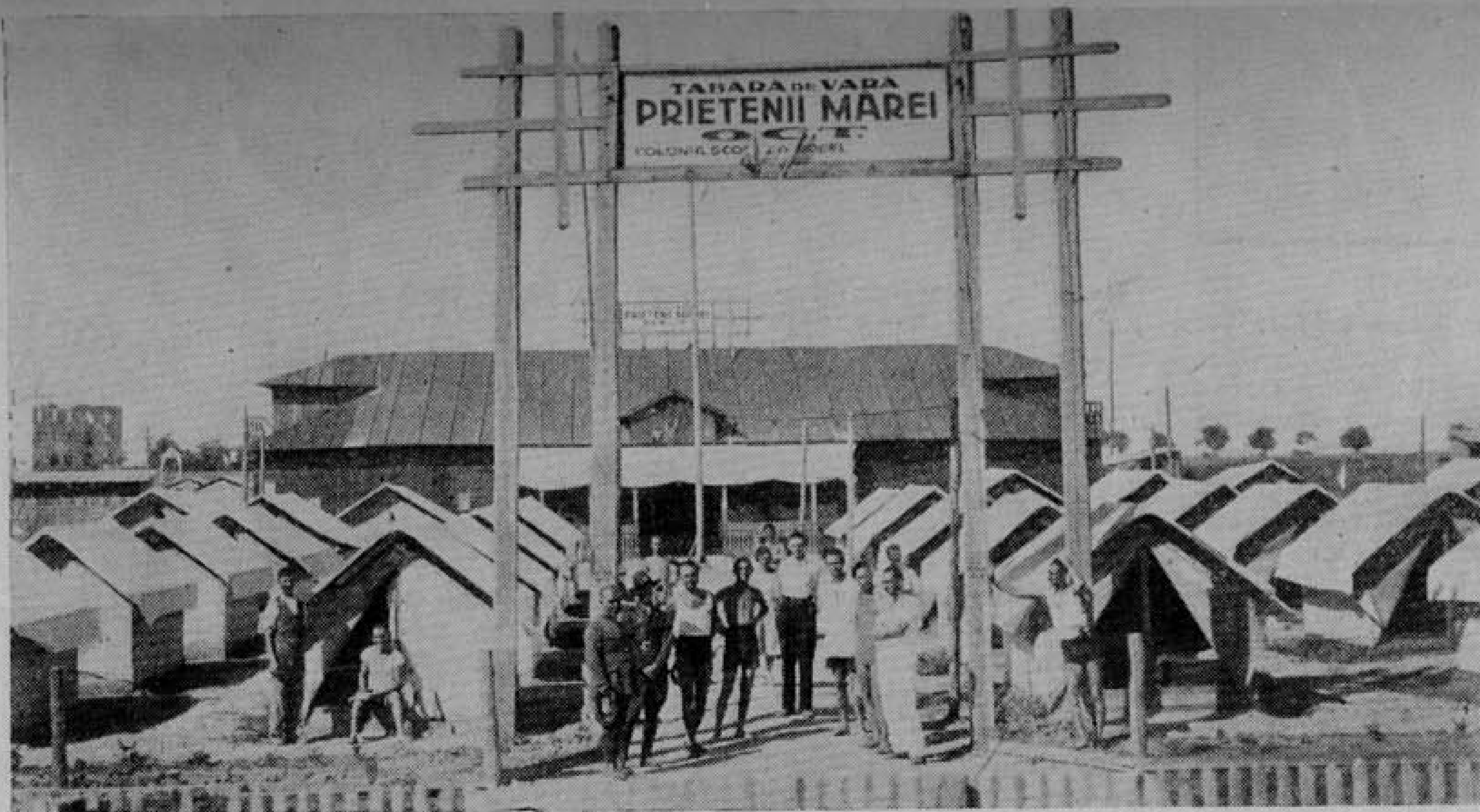


Foto Vesa

Zweck der Gesellschaft ist Sport und Leibesübungen in frischer Luft am Meere, zu verbreiten. Zu diesem Zweck hat die Gesellschaft „Prietenii Mării“ Sommerlager, Modellschulkolonien, Ausflüge im In- und Ausland, Sportwettsbewerbe usw. organisiert.

Zur Durchführung dieses Programmes ist ein Sommerlager eingerichtet worden, wo alle diejenigen, die sich erholen wollen ein gesundes Leben in frischer Luft am Meere und frei von allem gesellschaftlichen Zwange sorglos einige Wochen hindurch führen können. Die Gesellschaft bietet auch denen die über bescheidenere Mittel verfügen die Möglichkeit, von dieser Einrichtung vollen Gebrauch zu machen und gleichzeitig zur Stärkung ihrer Gesundheit, Moor- und Meerbäder zu nehmen.

Das Lager ist 80 m. vom Meere und 200 m. von der Chaussee Constantza-Mangalia gelegen. Bis zum Sanatorium der Badeverwaltung, Grand Hotel und See sind verhältnismässig geringe Entfernungen, sodas alle die warme oder kalte Moorbäder nehmen wollen die Möglichkeit dazu haben.

Die Bahnstation ist in unmittelbarer Nähe des Lagers.

Von 15 Juni bis 15 September ist des Lager geöffnet und zwar in Serien zu je 15, 20 u. 30 Tagen für alle Sommerfrischler (Damen, Herrn und Familien der gebildeten Stände), die ihre Gesundheit wieder herzustellen wünschen, indem sie zu äusserst vorteilhaften und guten Bedingungen einem Monat an der *Riviera de Schwarzen Meeres* im Sommerlager der „Prietenii Mării“ in *Tekirghiol-Eforie*, Rumänien verbringen.

Das Lager hat einen eigenen, reinen und abgetrennten Strand, um Ueberfüllungen abzuwenden.

Unterkunft ist in Zelten, Typ Kanada, mit doppeltem Dach gegen die Sonne, die so hoch sind, dass ein Erwachsener von 1,90 m. Grösse aufrecht darin stehen kann. Als Bodenbelag dient eine Matte. Die Zelte bieten Platz für 1, 2, 4 oder 10 Personen, sind elektrisch beleuchtet und mit allem notwendigen Komfort ausgestattet. (Bett mit Matratze, Kissen Decke u. Bettzeug, Nachttisch, Waschschüssel, Stuhl, elektr. Lampe u. a.). Die *Verpflegung* besteht aus Frühstück, reichlichem Mittag- und Abendessen und auf Wunsch auch nachmittags Tee oder Kakao. Das Mittag- und Abendessen besteht aus Suppe bezw. Vorspeise, Fleisch mit Gemüse und Nachtisch und wird von guten Köchen unter Kontrolle des Lagerarztes zubereitet. Trinkwasser ist reichlich vorhanden.

Teilnahme am sportlichen Programm, Schwimmen, Rudern usw. ist fakultativ und gratis, für Schulkolonien jedoch verpflichtend.

Ein eigener, moderner Sanitätsdienst, der von Spezialärzten geleitet wird, steht zur Verfügung sowie ferner: Bibliothek, Radio, Kasino, Büfet usw.

Einschreibebedingungen. Da die Zahl der Plätze im Lager beschränkt ist, werden die Interessenten gebeten sich rechtzeitig Plätze zu belegen. Falls Plätze zwischenzeitlich vergeben werden, wird das Geld sofort zurückerstattet.

Einschreibungen werden auf 30 Tage, sowie auch auf 15 und 20 Tage in jeder Serie entgegen genommen, nach Massgabe der freien Plätze. Empfehlenswert ist jedoch für Ausländer die Einschreibung auf 20 oder 30 Tage.

Die Einschreibungen werden beim Sitz der O. C.T. entgegen genommen unter Angabe der gewünschten Zeitdauer und des Aufenthaltsmonats, ob Zelt oder Zimmer zu 1, 2, 4 oder 10 Personen, sowie Alter, Beruf und Adresse.

Zur Einschreibung sind erforderlich:

a) Hinterlegung einer Anzahlung von 50% der Pensionsgebühr wenigstens 30 Tage vor Kurbeginn. Die übrigen 50% werden bei der Ankunft im Lager entrichtet.

b) Die Aufnahme in Lager geschieht unter Reserve der ärztlichen Untersuchung. Im Lager können diejenigen, die nach ärztlichem Gutachten die Gesundheit der Anderen gefährden würden, nicht aufgenommen werden

Unterhaltsgebühren im „Sommerlager“ O. C. T.

Saison—Dauer	In Zelten zu	Gebühr für eine Person		
		15 Tage	20 Tage	30 Tage
15 Iunie—15 Sept.	10 Plätzen	Lei 2.500.—	Lei 3.000.—	Lei 4.000.—
	4 „	„ 2.800.	„ 3.200.—	„ 4.300.—
	2 „	„ 3.000.—	„ 3.600.—	„ 5.000.—

Studenten- und Schüler-Kolonien

Einteilung nach Alter	In Zelten zu	Gebühr für eine Person		
		15 Tage	20 Tage	30 Tage
Schüler von 10—14 Jhr.	20 Plätzen	Lei 2.100.—	Lei 2.600.—	Lei 3.400.—
„ 14—18 „	20 „	„ 3.200.—	„ 2.700.—	„ 3.500.—
Studentinnen u. Stud.	10 „	„ 2.400.—	„ 2.900.—	„ 3.800.—

Die Preise verstehen sich zum Tageskurs der betreffenden Valuta



Strand der „Prietenii Mării“



Sanitätsdienst des Lagers



See Tekirghiol

Foto Vesa



Strand-Promenade in Eforia   Buleward.

so wie auch diejenigen nicht, denen der Aufenthalt am Meere schädlich wäre.

Die Einschreibungen können nur für die festgesetzten Daten entgegen genommen werden. Ein anderer Termin der Ankunft im Lager oder der Abfahrt, als der bei der Einschreibung festgesetzte, kann nicht zugelassen werden. Rückerstattung der Pensionsgebühren wegen verspäteten Eintreffens, früherer Abreise bezw. überhaupt nicht Kommen, ist ausgeschlossen.

Die Fahrt zum Lager und zurück hat jeder Teilnehmer selbst zu zahlen. *Die nächste Eisenbahnstation des Lagers ist Eforia.* Von Bukarest aus geschieht der Transport der Teilnehmer unter Leitung der O. C. T. in Sonderwagen bis Eforia. *Die Teilnehmer geniessen auf den rumänichen Eisenbahnen Fahrpreissermässigung, auf Grund der Bäderkarte nach Eforia via Konstantza.* Jeder Teilnehmer hat Bade- und Sportanzug mitzubringen. Musik-Instrumente können mitgebracht werden, jedoch wird gebeten möglichst wenig Gepäck mitzubringen. (Wandervogel-Ausrüstung genügt.

LAGERORDNUNG.

a) Beachtung des festgesetzten Stundenplanes, insbesondere der Tisch— u. Ruhezeiten.
b) Reinlichkeit und Orunung im Lager zu wahren.
c) Schonung des Lagereigentumes; jeglicher Schaden wird doppelt angerechnet und muss sofort vergütet werden.
e) Es ist verboten Hunde und Feuerwaffen in das Lager mitzubringen.
f) Aerztliche Untersuchung ist nach der Ankunft und vor der Abreise verpflichtend und gratis. (Jeder Teilnehmer bekommt vor der Abfahrt ein ärztliches Zeugnis ausgehändigt).

Nichtbeachtung der von der Lagerleitung getroffenen Verfügungen zieht den Ausschluss aus dem Lager nach sich.

Einschreibungsgesuche, sowie alle Korrespondenz und Anfragen bezgl. des Lagers sind, *auch in Deutsch, an die „Prietenii Mării“ O. C. T. Bukarest I, Calea Victoriei 52 — Rumänien, zu richten. Telef. 331/18*



Sport u. Leibesübungen am Schwarzen-Meere. Foto Vesa



TEKIRGHIOL-EFORIE

Geschichte. Der Name des Ortes kommt von dem Türken „Tekir“ her und dem Worte „ghiol“, das See bedeutet.

. . . .

Tekirghiol-Eforie verdankt seine Anziehungskraft sowohl dem See wie auch dem Meere. Das Wasser des Sees und der Schlamm auf dem Grunde desselben sind sehr reichhaltig an Mineralsalzen, sodass Tekirghiol - Eforie zu den bedeutendsten Chlor-Brom-und Jodheilstätten zählt. Was *Radioaktivität* betrifft, besitzt Techirghiol-Eforie einen wohlbegründeten Weltruff, der durch den kürzlich in Constantza abgehaltenen Talaso-Therapie-Kongress nochmals bestätigt wurde. Kalte und warme Moorbäder werden bei skrofulösen u. tuberkulösen Erkrankungen, (ausser bei Lungentuberkulose) Rheumatismus, Frauenkrankheiten, Blutermut, Rachitis usw. empfohlen.

Eforia. *Eisenbahnstation 14 km südlich von Constantza,* ist der berühmteste Bade und Luftkurort im Südosten Europas und liegt auf dem selben Breitengrad wie Nizza. Das Meeres ufer bildet bei Eforia *einen Strand* von fast 6 km. Länge. Da der Strand nach Osten offen ist, bekommt er schon frühmorgens Sonne, wenn die ultravioletten Strahlen am wirksamsten sind und vom Wasser des Meeres gebrochen werden, wie es auch in Eforia der Fall ist, wo der Strand der „Prietenii Mării“ (Freunde des Meeres) liegt.

Warme Moorbäder können sowohl im Sanatorium der Badeverwaltung, wie auch im „Grand Hotel“, in der Nachbarschaft des Lagers der „Prietenii Mării“ (Freunde des Meeres) genommen werden.

In den letzten Jahren ist in Tekirghiol-Eforie ein modernes Villenviertel entstanden. Die Villen gleichen geometrischen Spielzeugen mit einfachem und angenehmen. Aussehen, die von dem grossen Gebäude des „Grand Hotel“ beherscht werden. Ausserdem wurden viele Neuerungen in Tekirghiol-Eforie geschaffen wie: elektrisches Licht, Wasser, Kanalisation u. a. Das Steilufer wurde gepflastert und ist zur Promenade geworden.

Das Malerische des Ortes bilden aber die Sommerlager mit Schul- und Sommerfrischlerkolonien für Intelektuelle, die nach abendländischer Weise organisiert sind und in voller Blüte stehen.

DAS KLIMA in Eforia ist sehr beständig. Trotzdem die Sonnenstrahlung sehr stark ist, kann die Hitze nicht als unerträglich angesprochen werden, da vom Meere aus tagsüber ständig eine angenehm kühlende Brise zum Meere weht. Die Hitze erreicht höchstens 23—28° C im Schatten in der Zeit zwischen 13—16 Uhr. Der Luftdruck schwankt zwischen 758—762 mm..

Die Meerkur gibt sehr gute Resultate bei Blutarmut, Rachitis, Knochentuberkulose, Nervenkrankheiten, Genesenden und Erholungsbedürftigen.

INSCRIEŢI-VA IN

LIGA NAVALA ROMÂNA

Avantajele de care se bucură membrii Ligei Navale:

a) Primesc lunar Revista în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

b) au reducere de preţuri la ştrandurile şi piscinile ce le vom indica în numerele viitoare ale Revistei.

Deocamdată putem anunţa că minunatul **Lido** din Capitală a convenit să facă o simţitoare reducere membrilor Ligei Navale.

c) suntem în tratative cu unele cinematografe cari sunt dispuse să ne facă reduceri.

d) Sperăm că în curând vom putea da rezultatul intervenţiei făcute pentru reducerea preţurilor de călătorie a membrilor Ligei Navale pe toate vapoarele româneşti.

e) Liga Navală face pentru membrii ei concursuri de fotografii, literatură, jocuri, miniaturi de vase, etc... pentru cari se dau premii importante.

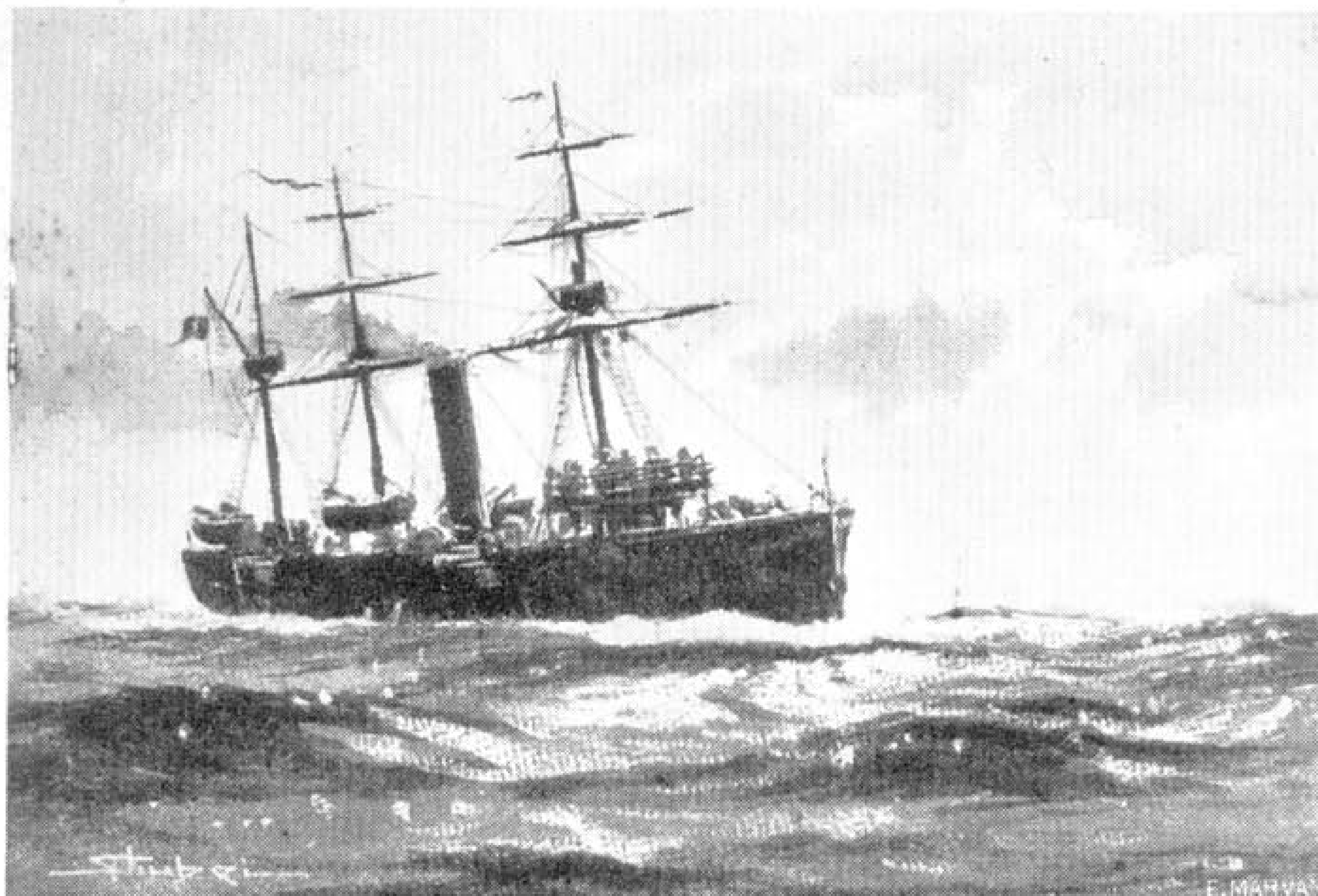
Plătind cotizaţia anuală de 280 lei, puteţi deveni membrii al Ligei Navale Române.

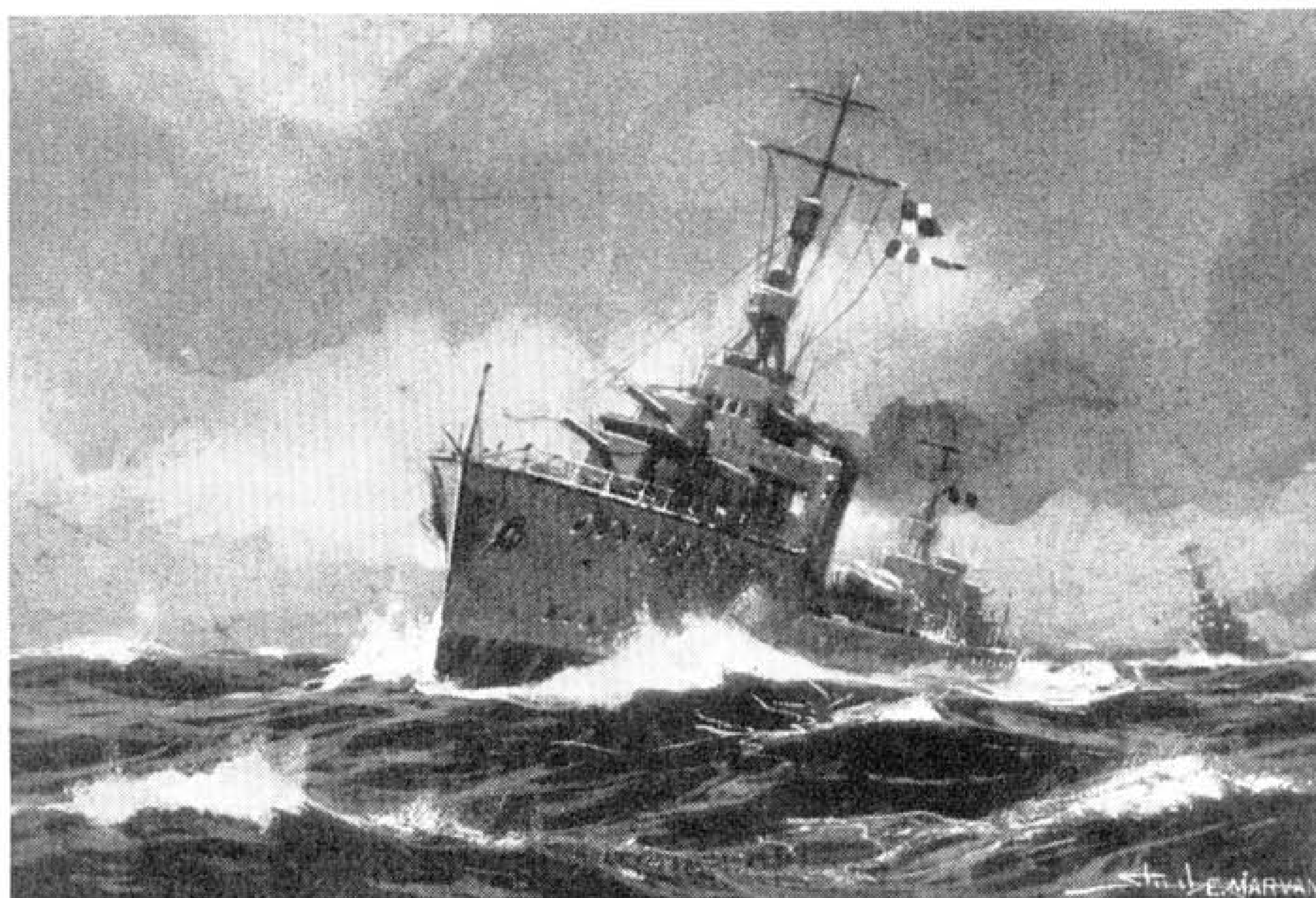
Cei cari doresc să aibă şi insigna Ligei, de metal emailat, trebue să mai plătească costul de 120 lei.

Studenţii, elevii, gradele, marinarii, funcţionarii inferiori din porturi plătesc pe jumătate:

Cotizaţia 140 lei

Insigna 60 „





Liga Navală Română va scoate în cursul lunei viitoare, un ALBUM AL MARINEI, conţinând 30 reproduceri după aquarelele pictorului de marine Ştiubei.

Albumul va reprezenta istoricul marinei româneşti din timpul lui Ştefan cel Mare şi până în zilele noastre.

Formatul va fi de carte poştală şi se va vinde cu un preţ convenabil.

Dăm aici două ilustraţiuni de probă.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREŞTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA 10